

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

Staatsratsentscheid:
Genehmigung durch den Bund:

Interaktion mit anderen Blättern: **C.4, C.6, C.7, D.3, D.4**

Raumentwicklungsstrategie

4.1 : Die Anbindung an die Metropolitanräume in der Schweiz und in Europa stärken

4.4 : Die kombinierte Mobilität unterstützen

Instanzen

Zuständig:	DSVF
Beteiligte:	<ul style="list-style-type: none">• Bund• Kanton: DAA, DRE, DUS, DWE• Gemeinde(n): Alle• Weitere: betroffene Unternehmen

Ausgangslage

Die strukturierenden Schienen- und das Strassenverkehrsnetze werden seit Langem für den Gütertransport genutzt. Heute sind die Transportnetze nahezu fertiggestellt, müssen aber noch vervollständigt und optimiert werden, um die steigende Mobilität von Personen und Gütern zu bewältigen.

Der Bund ist an einer umfassenden Aktualisierung der Förderungsmassnahmen für eine bessere Koordination des Güterverkehrs über die gesamte Schweiz. Dazu wurde eine Gesamtrevision des eidgenössischen Gütertransportgesetzes (GüTG) vorbereitet, um die Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Bereich Güterverkehr Schiene-Strasse besser zu definieren.

Aufgrund seiner geografischen Lage muss unser Kanton über eine genügende Kapazität an Strassen- und Schieneninfrastrukturen verfügen, um den internen Verkehrsbedarf, aber auch den Transitverkehr durch die Schweizer Alpen bewältigen zu können. Die Fertigstellung der A9 und die Steigerung der Transportkapazitäten im Lötschberg-Basistunnel stellen die Herausforderungen der kommenden fünf bis zehn Jahre dar.

In Übereinstimmung mit dem GüTG beabsichtigt der Kanton Wallis, die Konzentration von Güterumschlagplätzen Schiene-Strasse ausserhalb der Stadt- und Dorfkern zu fördern, um moderne, leistungsstarke Einrichtungen anbieten zu können, die nahe an den bestehenden Eisenbahn- und Autobahninfrastrukturen liegen, und um nicht annehmbare Belastungen auf Wohngebiete oder übermässige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Der Kanton möchte neben der Infrastrukturschnittstelle, welche in Visp Ende 2013 in Betrieb ging, bis 2018 eine Güterverkehrsinfrastruktur in Monthey realisieren. Schliesslich ist eine dritte Schnittstelle zwischen Siders und Martinach zu planen (siehe Anhang).

Da es sich um ein Vorgehen handelt, das auf überregionaler Ebene des Kantons angegangen werden muss, um leistungsstarke Anlagen zu schaffen, ist es wichtig, den Wirtschaftsplatz mit einem wettbewerbsfähigen kontinentalen Güterverkehrsangebot auszustatten und eine Koordination auf kantonaler Ebene unter Einbezug den regionalen und lokalen Akteure aufzubauen.

Koordination

Grundsätze

1. Fördern der Umlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, falls dies wirtschaftlich tragbar ist.
2. Entwickeln der Komplementarität zwischen Schiene und Strasse durch die Realisierung von Schnittstellen für den Güterumschlag, die eine optimale und effiziente Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für den Güter- und Motorfahrzeugtransport erlauben.

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

3. Abstimmen des Güterverkehrs mit der Lokalisierung der Schnittstellen für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse durch geeignete raumplanerische Massnahmen unter Berücksichtigung der gewünschten räumlichen Entwicklung.
4. Fördern von Schnittstellen für den Güterumschlag Schiene-Strasse in der Nähe von Autobahnausfahrten und von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen.
5. Fördern der vom Bund anerkannten neuen Formen des Güterverkehrs und Unterstützen der Realisierung von innovativen Lösungen in diesem Bereich.
6. Vorsehen von Synergien mit privaten Logistik- und Transportpartnern (PPP).
7. Fördern der Erstellung und Wiedernutzung von Industriegleisen.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) schlägt in Übereinstimmung mit den bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen eine kantonale Strategie für den Güterverkehr vor;
- b) realisiert die Planungen und unternimmt Vorkehrungen für die Errichtung einer neuen Güterverkehrsschnittstelle Schiene-Strasse zwischen Siders und Martinach.

Die Gemeinden:

- a) passen ihre Planungen (Zonennutzungsplan, kommunale Bau- und Zonenreglement, interkommunalen Richtplan) an die Güterverkehrsinfrastrukturen an, in Übereinstimmung mit den Zielen des Kantons und den weiteren betroffenen Instanzen.

Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Projekte für neue Schnittstellen Schiene-Strasse werden in der Kategorie **«Festsetzung»** klassiert, bevor eine entsprechende Nutzungszone ausgeschieden wird sowie die nachfolgenden Verfahren wie das Plangenehmigungs- und Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden. Sie werden in der Kategorie «Festsetzung» klassiert, wenn mittels einem erläuternden Bericht dargelegt wird, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

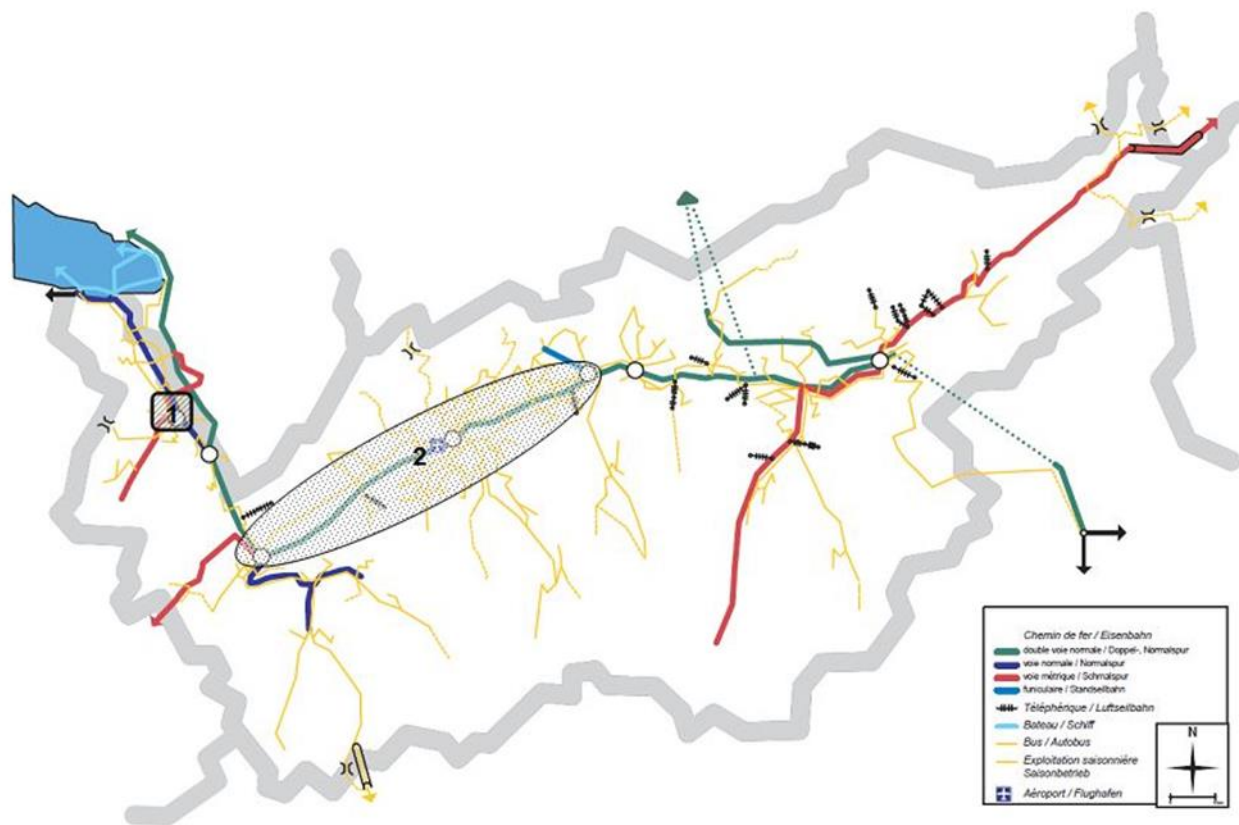
- I. das Bedürfnis ist unter Berücksichtigung der potenziellen Nachfrage nachgewiesen;
- II. der Standort der Schnittstelle ist festgelegt und die optimale Anbindung an das Verkehrsnetz ist nachgewiesen;
- III. die Zweckmässigkeit des Vorhabens aus technischer Sicht ist gegeben;
- IV. die potenziellen Konflikte mit der Raumplanung, der Landwirtschaft, dem Wald, der Umwelt (z.B. bedeutende Risiken, Lärm, Wasser), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotope), den Anlagen Dritter und mit den Naturgefahren sind identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

Dokumentation

Infras, **Kantonales Gesamtverkehrskonzept 2030**, DVBU, (in Erarbeitung)

D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen

Anhang: Stand der Projekte der Güterverkehrsschnittstellen Schiene-Strasse im Wallis (Stand am 31.12.2015)



Nr	Projekt	Gemeinde	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	Monthey CIMO	Monthey	Zwischenergebnis	
2	Noch festzulegender Standort zwischen Siders und Martinach		Vororientierung	