

SCHWEIZERISCHER BINNENSCHIFFFAHRTSVERBAND
ZÜRICH und OSTSCHWEIZ

Postadresse: SBSV Zürich und Ostschweiz · Franz Brütsc · Im Bächler 15 · 8912 Obfelden
E-Mail info@binnenschiff.ch Tel. 044 713 16 01



Bundesamt für Raumentwicklung
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

Obfelden, 9. Dezember 2020

Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm - Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir zum rubrizierten Programmteil Stellung. Zudem bitten wir Sie, uns in eine Liste der Adressaten aufzunehmen. Wir möchten uns in erster Linie zu Kapitel 6, Handlungsspielräume, äussern und dort zu den Unterkapiteln 6.1, Handlungsraum Metropolitanraum Zürich und 6.2, Handlungsraum Metropolitanraum Basel.

Antrag: Einbezug der Binnenschiffahrt in ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Gesamtverkehrskonzept. Verlängerung der Binnenschiffahrt rheinaufwärts von Basel Richtung Aaremündung und gegebenenfalls weiter bis Bodensee sowie aareaufwärts bis in die Juragewässer.

Begründung: Der Transport mit Schiffen ist leistungsfähig, umweltschonend, energiesparend, ökonomisch und verursacht ein Minimum an Lärm und Unfällen. Der Ausbau von Wasserwegen benötigt ein Minimum an Land. Die Binnenschiffahrt gefährdet das Wasser und Menschen weniger als der Verkehr auf Strasse und Bahn.

Gerne zeichnen wir Ihnen nachstehend unsere Sicht auf den Handlungsbedarf und Stossrichtung in den Metropolitanräumen Zürich und Basel auf.

Die vorstehende Begründung veranlasst uns, Sie dazu zu bewegen, die Stossrichtung im Entwurf über den Handlungsraum Metropolitanraum Zürich wie folgt zu ergänzen (kursiv und unterstrichen):

6.1 Handlungsraum Metropolitanraum Zürich

Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert

<p>Auch mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz werden Engpässe verbleiben (insb. im Limmattal zwischen dem Bareggunnel und Dietikon, auf der N3 entlang des Zürichsees sowie auf den Stadtanschlüssen der Nationalstrassen im Raum Zürich), dies kann einen Einfluss auf das nachgelagerte Netz und die Siedlungsentwicklung haben.</p>	<p>Die Siedlungsentwicklung ist auf die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen. <u>Dazu gehört auch die Option Wasserstrasse vom Bodensee über den Rhein zur Aaremündung und von dort nach Basel und über die Aare via Brugg, Olten und Solothurn in die Juragewässer¹⁾</u></p>
--	---

Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz

Handlungsbedarf	Stossrichtung
<p>Nach der Beseitigung der Engpässe auf dem übergeordneten Netz im Raum Zürich-Nord/Flughafen, resp. Umfahrung Winterthur besteht die Gefahr, dass das feinverteilende Strassennetz die Kapazitäten nicht überall aufnehmen kann.</p>	<p>Schnittstellen zwischen Nationalstrassennetz und nachgelagertem Netz sind unter Einbezug aller Interessen miteinander zu koordinieren. Die Netze müssen aufeinander abgestimmt werden. Dies betrifft insbesondere die Nationalstrasse zwischen der Region Limmattal, Zürich-Nord/Flughafen und Winterthur (N1, N11 und N15) und weiter nordöstlich (N7) bzw. deren Anschlüssen. <u>Dazu gehört auch die Option Wasserstrasse vom Bodensee über den Rhein zur Aaremündung und von dort nach Basel und über die Aare via Brugg, Olten und Solothurn in die Juragewässer¹⁾</u></p>

Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV Anteils

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert

Güterverkehr

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert
<p>Die Durchleitung der Güterverkehrsströme aus der Ostschweiz durch den Knoten Zürich ist durch das dichte S-Bahn-Netz erschwert und behindert die Entwicklung des Modalsplits zu Gunsten des Schienengüterverkehrs.</p>	<p>Prüfung einer Güterumfahrung Zürich in einem künftigen Ausbauschritt STEP Schiene <u>und der Option Wasserstrasse vom Bodensee über den Rhein zur Aaremündung und von dort nach Basel und über die Aare via Brugg, Olten und Solothurn in die Juragewässer¹⁾</u></p>

Unverändert	Unverändert
-------------	-------------

Verkehrsdrehscheiben

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert

Umwelt

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Die waldreichen Höhenzüge, die intensiv genutzten Täler (z.B. Limmattal, Glattal), die stark von Verkehrsinfrastrukturen geprägten Seen- und Flusslandschaften und die Berggebiete sind in ihrer Bedeutung als Räume für die Naherholung, die Natur, den Tourismus und die Land- und Waldwirtschaft zu bewahren und gezielt aufzuwerten. Der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen kann Auswirkungen auf die Natur (Flächenverlust), die Landschaftsqualität (bspw. Trenngürtel zwischen den Siedlungen) und die ökologischen Vernetzungssysteme (Zerschneidung) haben	Noch vorhandene zusammenhängende, offene Landschaftsräume sind zu erhalten und die Funktionsfähigkeit der Vernetzungsachsen (Wildtierkorridore) ist sicherzustellen. Dafür sind die Anliegen des Natur- und Landschaftschutzes. Städtebauliche Aufwertungen sind voranzutreiben. RPG 1 weist hinsichtlich Siedlungsentwicklung den Weg, die Umsetzung muss mit der kantonalen Richtplanung in die angestrebte Richtung gelenkt werden. <u>Der Miteinbezug der Option Schiffbarmachung von Rhein und Aare darf unter der Optik Umwelt nicht fehlen¹⁾²⁾</u>

- 1) Wie bereits einleitend erwähnt, ist der Verkehrsweg Wasser oekologisch und oekonomisch den Verkehrswegen Strasse und Bahn weit überlegen. Auch Flaschenhalse des Bahn- und Strassenverkehrs können mit der Verlagerung des Gütertransports auf das Schiff massgeblich entlastet werden. Grosse Hafenprojekte sind keine nötig. Umschlagplätze würden genügen, um den überregionalen wie den regionalen Güterbedarf vom Schiff auf Strasse und Schiene - und umgekehrt - zu bringen.
Es ist uns bewusst, dass das Zielbild (Seite 45 Mitte des hier zu beurteilenden Entwurfs Mobilität und Raum 2050) nur alle 10 Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet wird. Da es hier aber um eine 30 Jahre-Planung geht, dürfen diese Hinweise nicht fehlen, auch wenn viele Kreise (Gemeinden, Kantone, Länder, Umweltorganisationen etc.) eine solche Lösung zurzeit ausschliessen.
- 2) Naherholung und Natur werden durch Schleusen und allfällige neu zu schaffende Kanalabschnitte mit ein oder zwei stündlichen Passagen von Frachtschiffen viel weniger tangiert als durch den Ausbau von Strassen und Bahninfrastrukturen und den damit verbundenen Mehrverkehr. Im Gegenteil, wenige langsam und leise vorbeifahrende Frachtschiffe wirken beruhigend, auch auf Ruhe suchende Personen.

6.2 Handlungsraum Metropolitanraum Basel

Der nachgenannte «Wasserweg Rhein, rheinaufwärts» ab Basel ist bereits befahrbar bis Rheinfelden. Danach wäre der Bau von 3 Schleusen an bestehenden Staustufen erforderlich, um z.B. bis ins Sissler Feld zu gelangen. Grosse Hafenprojekte auf diesem Abschnitt sind keine nötig. 2 oder 3 Umschlagplätze würden genügen, um den regionalen Güterbedarf vom Schiff auf

Strasse und Schiene zu bringen. Mit diesem Konzept könnten die zunehmenden Strassen- und Bahn-Engpässe im Agglomerationskern mit wenigen täglichen Schiffspassagen massgeblich entlastet werden ohne die Landschaft und Natur erheblich zu beeinträchtigen. Gemäss Grafik Seite 60 bleiben 89,9 % des Quell-, Zielverkehrs im Metropolitanraum Basel. Mit einem trimodalen Gateway Basel Nord lässt sich der Handlungsbedarf Bahn-, Strassen- und Güterverkehr im Metropolitanraum Basel nicht lösen. Mit einem trimodalen Hafen rheinabwärts oder Umschlagplätzen rheinaufwärts ja. Der ins Auge gefasste Gateway Basel Nord mit dem dritten Hafenecken dient nur dem wachsenden Transportbedarf auf der Nord-Süd-Achse. Er dient nicht dem Verkehr im Metropolitanraum. Er schadet ihm eher mit vielen zusätzlichen Lastwagenfahrten durch Basel.

Diese Überlegungen führen zu folgenden Ergänzungen/Anpassungen bei den in Ihrem Entwurf festgehaltenen Stossrichtungen (kursiv und unterstrichen):

Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen

Handlungsbedarf	Stossrichtung
<p>Insbesondere entlang der dicht besiedelten Korridore entlang des Rheins zwischen Basel und Rheinfeldern, aber auch Richtung Liestal und weiter entlang der Achsen ins Mittel-land durch das Ergolzthal (wo teilweise hohe Konkurrenz um die Nutzung des Raumes besteht), können neue Nutzungskonzepte auf Gewerbe- und Industriearealen oder weitere Verdichtungen des Siedlungsgebiets zusätzliche Mobilitäts-bedürfnisse erzeugen und sowohl nationale wie die nachgelagerten Netze belasten. Weitere Siedlungsverdichtung kann in Agglomerationskernen zu einer Zunahme der Nachfrage des städtischen Personen- und Güterverkehrs führen.</p>	<p>Die Entwicklung in diesen Räumen ist in einem erhöhten Mass mit den vorhandenen und geplanten Kapazitäten der Bundesinfrastrukturen abzugleichen. Für die in Zukunft zu planenden Ausbauten von Bundesinfrastrukturen ist die Abstimmung zwischen Siedlungsschwerpunkten und geplanten Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen zentral. Eine erhöhte funktionale Durchmischung der Siedlungen sowie deren gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern, damit die heute bereits stark belasteten Verkehrsachsen, deren Ausbau nur mehr schwer zu realisieren ist, möglichst wenig zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. <u>Eine Entlastungsmöglichkeit bietet die Wasserstrasse Rhein rheinaufwärts.</u></p>
<p>Auf dem Nationalstrassennetz werden im Zeithorizont Eng-pässe verbleiben (insb. innerhalb der Agglomeration Basel: Osttangente). Dies kann einen Einfluss auf das nachgelagerte Netz und die Siedlungsentwicklung haben.</p>	<p>Die Siedlungsentwicklung ist auf die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen. <u>Ebenso ist eine Entlastung der Nationalstrassen durch die Nutzung der Wasserstrasse Rhein rheinaufwärts zu prüfen.</u></p>

Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert

--	--

Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV Anteils

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Unverändert	Unverändert

Güterverkehr

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Im Güterverkehr liegen die Herausforderungen vorab auf der Nord-Südachse, wo sich strassen- wie schienenseitig Güter- und Personenverkehr die Infrastrukturen der jeweiligen Verkehrsträger teilen. Aufgrund der Siedlungsnähe von Nationalstrasse, Schifffahrt und Eisenbahn stellen sich auch Fragen bezüglich der Umweltauswirkungen des Verkehrs sowie der Gefahrguttransporte.	Eine leistungsfähige multimodale Verbindung zum Ausland (Schiff, Schiene, Strasse) für den Güterverkehr ist sicherzustellen. Die Erweiterung des Gateway Basel-Nord ist trimo-dal umfassend zu planen. <u>Mit der schiffseitigen Weiterleitung eines Teils der per Schiff in Basel eintreffenden Güter rheinaufwärts, können der aktuelle Hafen Basel Nord sowie Strasse und Bahn entlastet werden.</u>
Unverändert	Unverändert
Unverändert	Unverändert

Verkehrsdrehscheiben

Handlungsbedarf	Stossrichtung
Verkehrsübergreifend stellt sich im ganzen Handlungsraum entlang der dicht besiedelten Achsen die Frage nach Standort und Ausgestaltung von multimodalen Verkehrsdrehscheiben zwischen den Netzebenen aber auch zwischen den Verkehrsträgern. Verkehrsdrehscheiben, die mit den Netzstrukturen und der Raumstruktur bestmöglich abgestimmt sind, können die bestehenden Infrastrukturen effizienter verzahnen und zu einer bedarfsgerechten Verkehrsmittelwahl führen.	Im Rahmen des periodischen Austauschs zu den Handlungsräumen soll eine Diskussion zu den Verkehrsdrehscheiben zwischen den Staatsebenen stattfinden, so dass in Zukunft konkretere Aussagen zu der Verortung und dem Ausbaubedarf der Verkehrsdrehscheiben für diesen Handlungsraum formuliert werden können. <u>Dazu gehört auch die Planung einiger weniger, zweckmässig eingerichteter, einfacher Umschlagplätze Schiff-Strasse und oder Schiff-Bahn - und umgekehrt - , rheinaufwärts Richtung Aaremündung, für den lokalen/regionalen Güterbedarf.</u> Dieses Thema ist von den Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden, wo nötig mit dem Bund, weiter zu konkretisieren.

Umwelt

Handlungsbedarf	Stossrichtung
<p>Die zusammenhängenden Landwirtschafts-, Wald- und Naturlandschaften des Tafel- und Faltenjuras sowie der intensiv genutzten Täler (z.B. Rheintallandschaften des Birs-, Frick- und Ergolztal) sind in ihrer Bedeutung als Räume für die Naherholung, die Natur, den Tourismus und die Land- und Forstwirtschaft zu bewahren und gezielt aufzuwerten</p> <p>Der weitere Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen hat Auswirkungen auf die Landschaft (im Siedlungsraum und ausserhalb), die Natur (z.B. Trockenwiesen) und die grossräumigen ökologischen Vernetzungssysteme.</p> <p>Aufgrund der starken Besiedlung v.a. im Kanton Basel-Stadt stehen geeignete Standorte für Ersatzmassnahmen im näheren Umfeld von Bauvorhaben nur beschränkt zur Verfügung.</p>	<p>Zusammenhängende Landschaftsräume sind zu erhalten. Bei Infrastrukturausbauten <u>für den Strassen-, Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr</u> sind Ersatzmassnahmen und flankierende Massnahmen integraler Bestandteil der Projekte. <u>Keine Verkehrsinfrastruktur belastet die Umwelt weniger als ein Wasserweg mit wenigen massvollen Umschlagplätzen für den regionalen Bedarf.</u> Die Funktionsfähigkeit der Vernetzungsachsen (Wildtierkorridore) ist sicherzustellen. Dafür sind die Anliegen des Landschaftsschutzes in einem frühen Planungsstadium miteinzubeziehen. Mit RPG 1 wurde ein erster Schritt gemacht. Die weitere Umsetzung muss auch mit der kantonalen Richtplanung sichergestellt werden.</p>
Unverändert	Unverändert

Gestatten Sie uns abschliessend noch eine **Ergänzung** einzubringen zum **Anhang 3, Seite 172** des Entwurfs für die Anhörung 15.09.2020 von **Mobilität und Raum 2050**, Sachplan Verkehr, Teil Programm, Absatz Schifffahrt (auch wenn das nicht Teil dieser Anhörung ist):

Schifffahrt

..... Für die optimale Nutzung dieses Güterverkehrsträgers sind leistungsfähige Hafeninfrastrukturen für den Güterumschlag von der Schifffahrt auf Strasse und Bahn von hoher Wichtigkeit. Für den inlandbezogenen und regionalen Güterumschlag sind auch zweckmässig eingerichtete, einfache Umschlagplätze geeignet.

Jeder neue oder zu erweiternde Umschlagplatz Bahn-Strasse oder Strasse-Bahn benötigt mehr Land und verursacht mehr Emissionen als ein neuer Umschlagplatz Schiff-Strasse, Schiff-Bahn.

In der Hoffnung, dass die von uns vorgebrachten Vorschläge und Kommentare im Sachplan Verkehr, Teil Programm, Mobilität und Raum 2050, Eingang finden, grüssen wir Sie freundlich

SCHWEIZERISCHER BINNENSCHIFFFAHRTS-VERBAND
ZÜRICH UND OSTSCHWEIZ

F. Brütsch, Präsident