



Regierungsrat, Postfach 156, 6301 Zug

Konferenz der Kantonsregierungen
Sekretariat
Haus der Kantone
Speichergasse 6 / Postfach 444
3000 Bern 7

Zug, 21. Oktober 2014 hs

**Makroregionale Strategie Alpenraum (EUSALP)
Stellungnahme des Kantons Zug zum Positionspapier der Konferenz der Kantonsregierungen vom 10. September 2014 zur «Makroregionalen Strategie Alpenraum (EUSALP)»**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) hat mit Schreiben vom 11. September 2014 den Regierungsrat des Kantons Zug zur Anhörung in der obgenannten Angelegenheit eingeladen. Gerne nehmen wir nachfolgend zum Positionspapier der Konferenz der Kantonsregierungen vom 10. September 2014 zur «Makroregionalen Strategie Alpenraum (EUSALP)» Stellung. Dabei stützen wir uns insbesondere auf die Erfahrungen und die aktuellen Diskussionen aus dem Netzwerk iMONITRAFI, welches von der Zentralschweizer Umweltdirektoren Konferenz (ZUDK) seit dem Jahr 2009 als Lead Partner erfolgreich geleitet wird.

1. Vorbemerkungen

In den Alpenregionen sind die negativen Auswirkungen des Personen- und Gütertransitverkehrs aufgrund der topographischen und meteorologischen Gegebenheiten und der teilweise engen Talschaften spürbar. Verkehrsbedingte Luft- und Lärmimmissionen gefährden das sensible Ökosystem und nicht zuletzt die Gesundheit der Bevölkerung. In den 20 Jahren zwischen 1990 und 2010 stieg das gesamte Güterverkehrsvolumen auf den fünf Strassenkorridoren Fréjus, Mont Blanc, Gotthard, Brenner und Tarvisio um über 70 % von knapp 3 auf 5,5 Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Obwohl die Fahrzeugtechnologie in demselben Zeitraum erhebliche Fortschritte verzeichnen konnte, stiegen die Belastung für Umwelt und Gesellschaft weiter.

Zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs haben die betroffenen Alpenländer unterschiedliche regulatorische Instrumente implementiert. Wegen fehlender Koordination zeitigen diese verschiedenen Instrumente kaum Synergien. Vielmehr besteht die Gefahr

ungewollter Verteilungseffekte, namentlich eine Verkehrsverlagerung auf die benachbarten Korridore.

Im Rahmen der Alpine Space Projekte MONITRAF (2006–2008) und iMONITRAF! (2009–2012) war die Zentralschweiz massgeblich an der Entwicklung der gemeinsamen Strategie der betroffenen Alpenregionen beteiligt. Diese Strategie wurde am 31. Mai 2012 in Lyon verabschiedet. Danach soll die Politik Anreize für technologische Innovationen zur Reduktion der Luft- und Lärmemissionen setzen und gleichzeitig die Verlagerung von der Strasse auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, insbesondere den kombinierten Verkehr Strasse–Schiene unterstützen.

In Schlussdokument von Lyon hielten die Regionen Folgendes fest:

«Die Alpenregionen betrachten das gemeinsame Netzwerk als sehr wertvoll und vereinbaren, ihre Kooperation über den Rahmen des iMONITRAF!-Projekts hinaus fortzuführen. Die Fortführung des Netzwerks ist vor allem wichtig, um die kurzfristigen Ziele und Massnahmen voranzutreiben. Mittelfristig könnte das Netzwerk mit anderen Kooperationsstrukturen verbunden werden. Insbesondere sind die Regionen der Ansicht, dass eine zukünftige EU Makroregion für den Alpenraum potenziell die Aktivitäten von iMONITRAF! aufgreifen könnte». Als kurzfristige Lösung vereinbarten die Partner am 6. November 2012 in Brüssel, die Zusammenarbeit im Rahmen des «Coordination Point iMONITRAF!» weiterzuführen, bis eine Makroregion Alpenraum operationell ist.

2. Zum bisherigen Verfahren der EUSALP-Strategie und zum Konsultationsdokument der Europäischen Kommission

Eine «Makroregionale Strategie Alpenraum» ist grundsätzlich zu befürworten, denn sie kann das notwendige Gefäss darstellen, in welchem die beteiligten Regionen länderübergreifend zusammenarbeiten können. Die Erfahrungen mit den Projekten MONITRAF, iMONITRAF! sowie dem «*Coordination Point iMONITRAF!*» haben gezeigt, dass ein solches Gefäss eine zielführende Zusammenarbeit ermöglicht. Daher ist iMONITRAF! bereits in die Diskussionen rund um die Entwicklung des nun vorliegenden Konsultationsdokuments eingebracht worden. Vertreter von iMONITRAF! haben in der entsprechenden Arbeitsgruppe teilgenommen. Des Weiteren folgten Inputs mit konkreten Vorschlägen für mögliche EUSALP-Aktionen und konkrete Projekte. Leider widerspiegeln sich die Vorschläge des iMONITRAF!-Netzwerks im aktuellen Konsultationsdokument der Europäischen Kommission nur unzureichend.

Im Pillar 2 «*Konnektivität für alle: auf der Suche nach einer ausgewogenen territorialen Entwicklung durch umweltfreundliche Mobilitätsmuster, Verkehrssysteme sowie Kommunikationsdienstleistungen und -infrastrukturen*» sind die Anliegen der iMONITRAF!-Strategie nur ansatzweise wiederzufinden. Insbesondere fehlt der Ansatz eines korridorübergreifenden Cap-and-Trade Instruments (z.B. Alpentransitbörse), um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Mit einem solchen Instrument könnte der Weg für eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraums geschaffen werden. Dabei ist der Begriff «nachhaltig» im ursprünglichen Sinn zu verstehen, d.h. als Gleichgewicht zwischen Ökologie (Erhalt der öko-

logischen Vielfalt, Reduktion der Luft- und Lärmbelastung, etc.), Ökonomie (Wertschöpfung und Arbeitsplätze werden gesichert und dynamische Entwicklungen ermöglicht) sowie Gesellschaft (Sicherung der Lebensqualität im Alpenraum, Vermeidung ungewollter Verteilungseffekte).

Zudem ist für den Pillar 2 darauf hinzuweisen, dass sich EUSALP auf Themen fokussieren sollte, in denen die Kooperation insbesondere im Bereich des den Alpenraum als Ganzes betreffenden Güterverkehrs auf makroregionaler Ebene einen Mehrwert gegenüber einer isolierten Vorgehensweise schaffen könnte.

3. Zur Stellungnahme der KdK

Die Stellungnahme der KdK betont mehrmals die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung («*entwicklungsorientierte Komponente*») des Alpenraums, um der Abwanderung entgegen zu wirken. Unseres Erachtens sollte die ökologische Komponente der Nachhaltigkeit gleich stark gewichtet werden. Eine intakte Umwelt ist in stark auf Tourismus ausgerichteten Regionen ein erheblicher Wirtschaftsfaktor, sichert nicht zuletzt Arbeitsplätze und wirkt damit der Abwanderung entgegen. Zudem hängt die Lebensqualität im Alpenraum stark von der intakten Umwelt ab.

Nachdem im Rahmen der erwähnten Alpine Space Projekte unter Federführung der Zentralschweiz bereits eine gemeinsame Strategie der Alpenregionen für den Alpen querenden Transitverkehr erarbeitet werden konnte, sollte u.E. das Thema des «Alpenquerenden Transitverkehrs» in der «Makroregionalen Strategie Alpenraum» stärker verankert werden. Da in diesem Bereich schon diverse Grundlagen für die Länder übergreifende Zusammenarbeit der Regionen geschaffen wurden, könnte dies auch für die «Makroregionale Strategie Alpenraum» zentral sein. Die praktische Erfahrung der Zentralschweiz sowie der weiteren iMONITRAF!-Partner sollte in den Prozess einfließen. Sie könnte sich auch in der Governance-Struktur von EUSALP niederschlagen: Es wäre beispielsweise denkbar, dass das iMONITRAF!-Netzwerk eine koordinierende Rolle im Rahmen des vorgeschlagenen Pillar 2 übernehmen könnte.

Fazit: Im Grundsatz kann der Position der KdK zugestimmt werden, jedoch sollten im Rahmen der Stellungnahme der KdK folgende Aspekte hervorgehoben werden:

- stärkere Gewichtung der ökologischen Komponente als Wirtschaftsfaktor sowie stärkere Betonung der Bedeutung einer intakten Umwelt;
- Steuerungsinstrumente (Cap-and-Trade) zur Förderung der Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene sind notwendig, nicht zuletzt damit sich die Investitionen in die Basistunnels auf der Gotthard- und der Lötschbergachse lohnen;
- aus bisherigen Erfahrungen der Länder übergreifenden Zusammenarbeit Nutzen ziehen, indem das Netzwerk iMONITRAF! in den weiteren Prozess EUSALP einbezogen wird;
- Erhaltung der regionalen Ebene und Übernahme einer federführenden Rolle im Prozess EUSALP. Neben der politischen Konferenz wird dabei jedoch auch der Austausch zwischen politischer und fachlicher Arbeitsebene zentral sein.

Seite 4/4

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Zug, 21. Oktober 2014

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Beat Villiger
Landammann

Tobias Moser
Landschreiber

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Baudirektion
- Amt für Raumplanung
- Amt für Umweltschutz