BRUGGER UND PARTNER AG

Mögliche Auswirkungen der NEAT auf Raum und Verkehr

Dr. Stefan Lüthi

Tagung SVKG

Lugano, 24. Oktober 2019

BHP – Brugger und Partner AG
Lagerstrasse 33
Postfach
CH-8021 Zürich
Telefon +41 44 299 95 81
Fax +41 44 299 95 80
info@bruggerconsulting.ch
www.bruggerconsulting.ch

Der Gotthardraum

Bildquelle: www.myswitzerland.com

Welche Auswirkungen hat die NEAT auf die Entwicklung im Gotthardraum?

BHP
BRUGGER UND PARTNER AG

Qualitative Abschätzung zu räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen der neuen Gotthard-Achse

Trendszenario Gotthard-Achse

Mögliche Auswirkungen des neuen Gotthard- und Ceneri-Basistunnels auf Raum und Verkehr

BHP – Brugger und Partner AG
Lagerstrasse 33
Postfach 3977
CH-8021 Zürich
Telefon +41 44 299 95 81
Fax +41 44 299 95 80
info@bruggerconsulting.ch
www.bruggerconsulting.ch

Projekt «Monitoring Gotthard-Achse»

Partner und Ziele

Partner

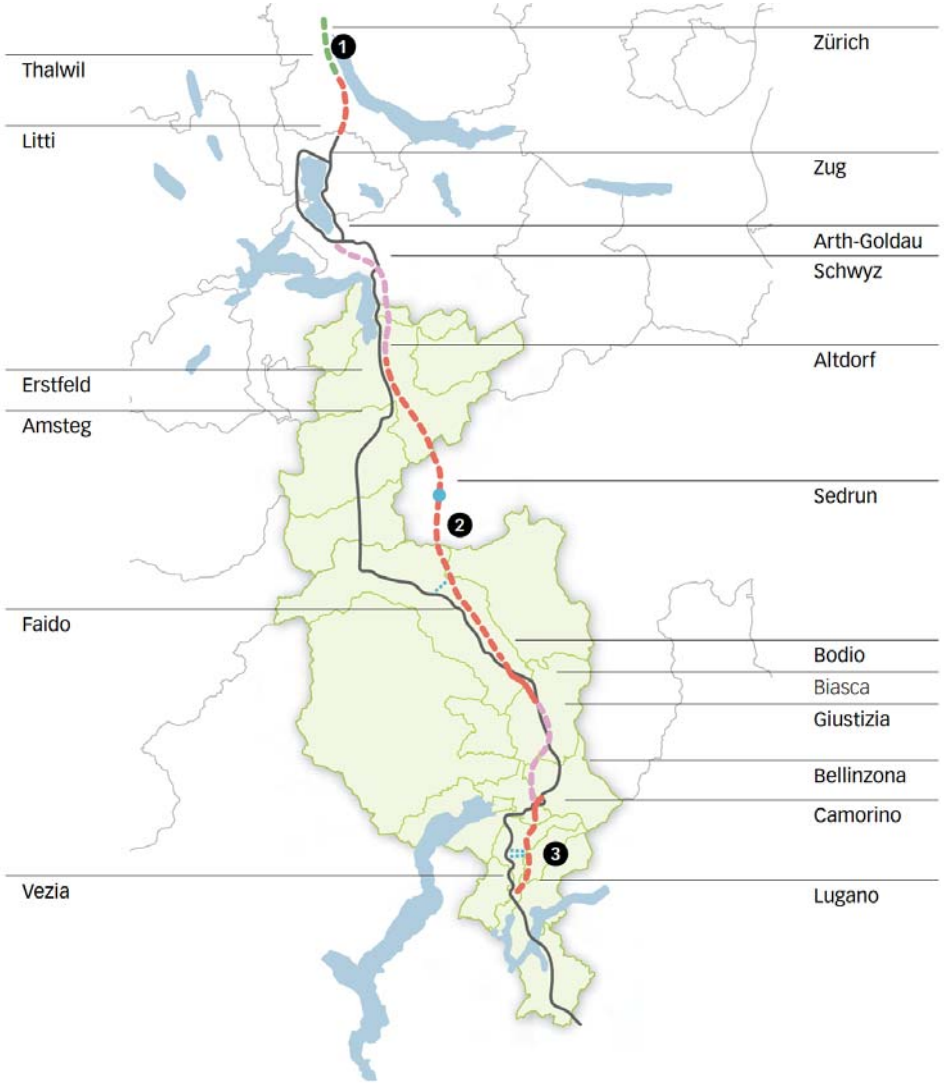
- ARE (Lead), BAV, ASTRA, BAFU, Kanton Tessin, Kanton Uri

Ziele

- Räumliche und verkehrliche Auswirkungen der neuen Gotthard-Achse (GBT und CBT) analysieren und bewerten.
- Massnahmen identifizieren, um angestrebte Entwicklungsziele zu erreichen.

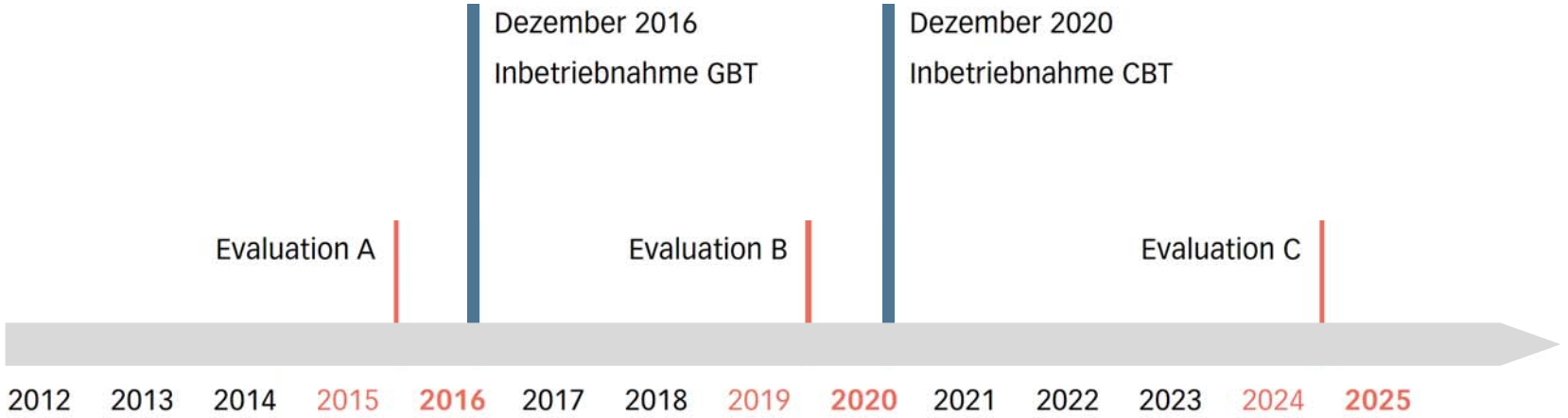
Untersuchungsraum

1. Zimmerberg-Basistunnel
   Gesamtlänge: 20 km
2. Gotthard-Basistunnel
   Gesamtlänge: 57 km
3. Ceneri-Basistunnel
   Gesamtlänge: 15 km



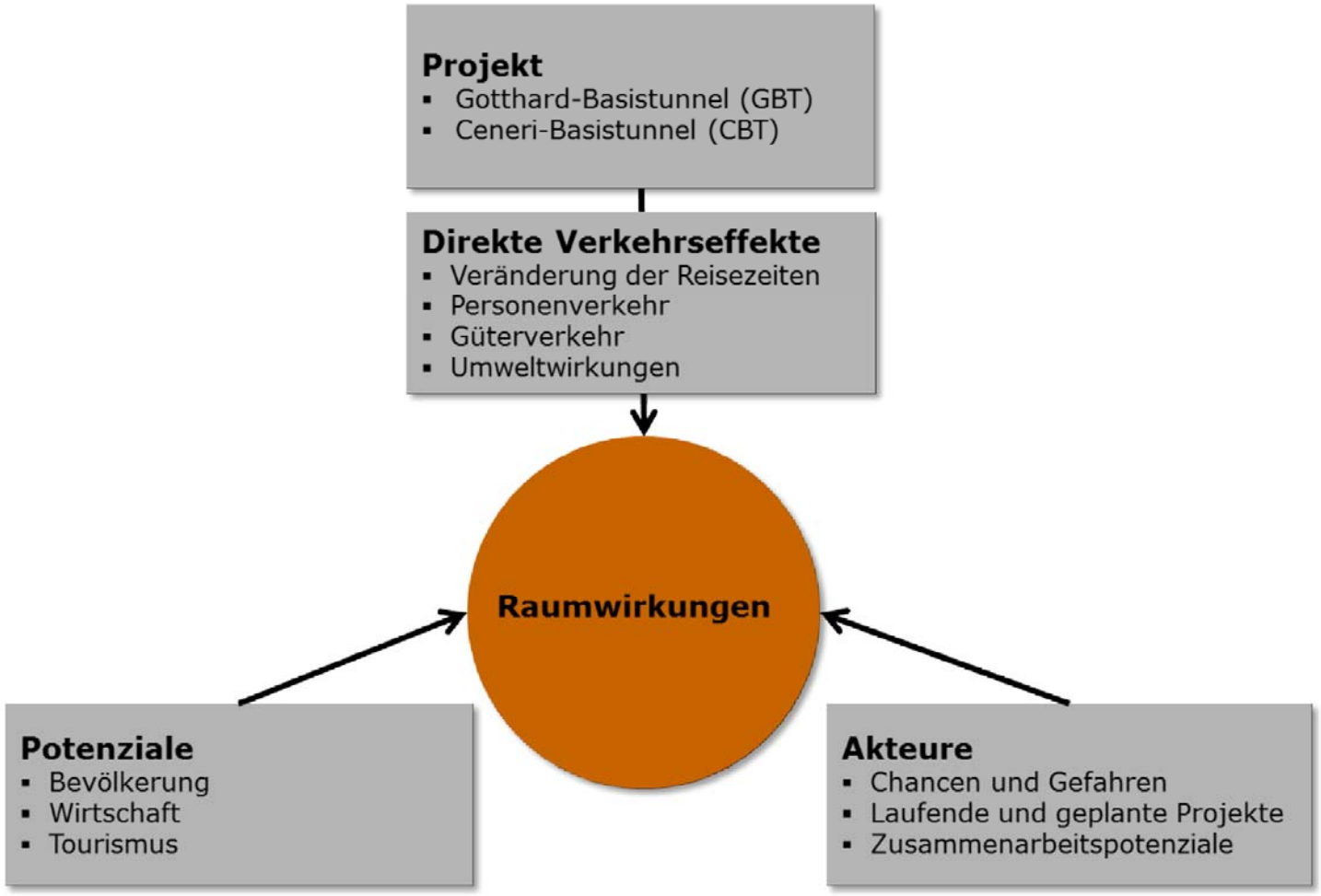
Quelle: ARE 2017

Projektphasen



Quelle: ARE 2017

Wirkungsmodell



Quelle: ARE 2017

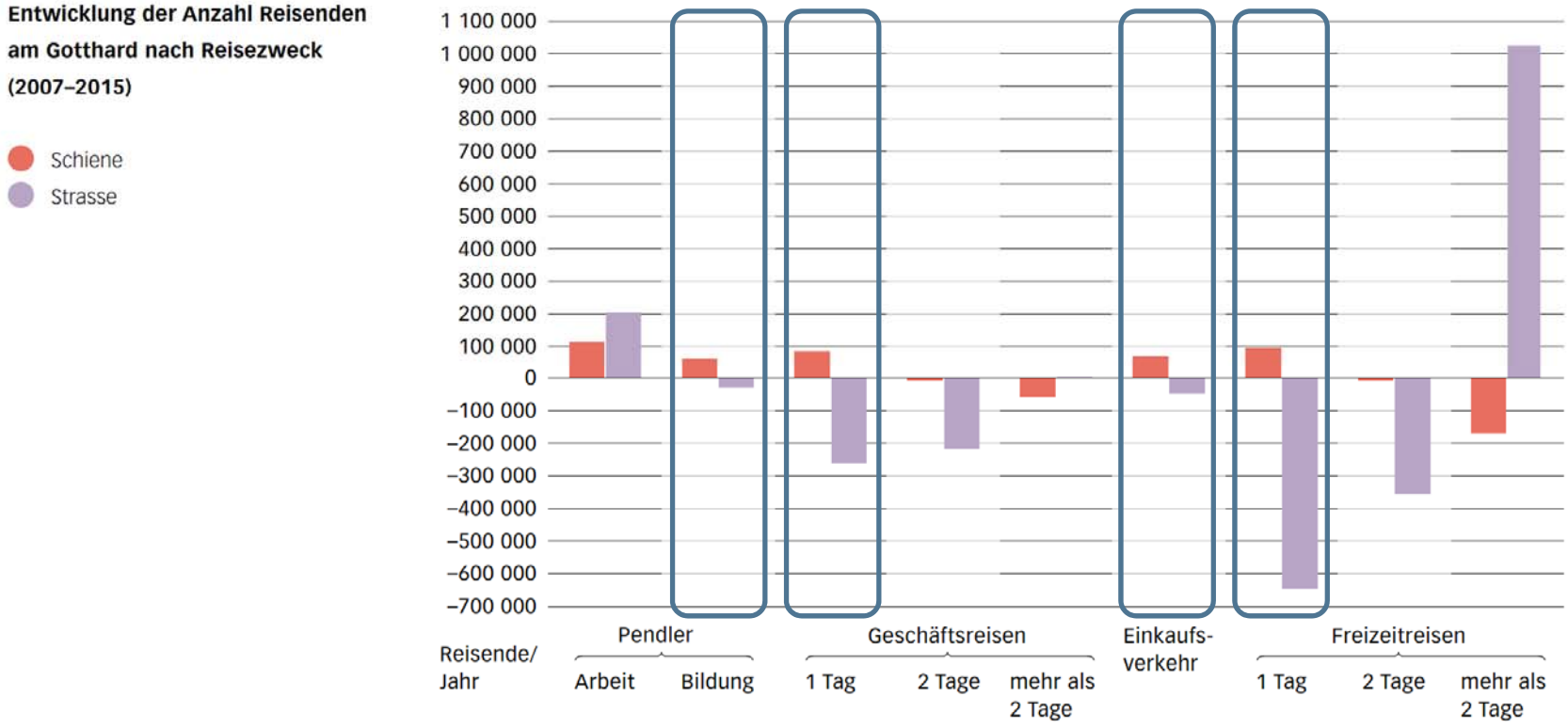
Was bisher geschah…

Entwicklungen vor der Eröffnung des GBT

Personenverkehr

Bahn gewinnt Marktanteile bei Reisen mit wenig Gepäck!

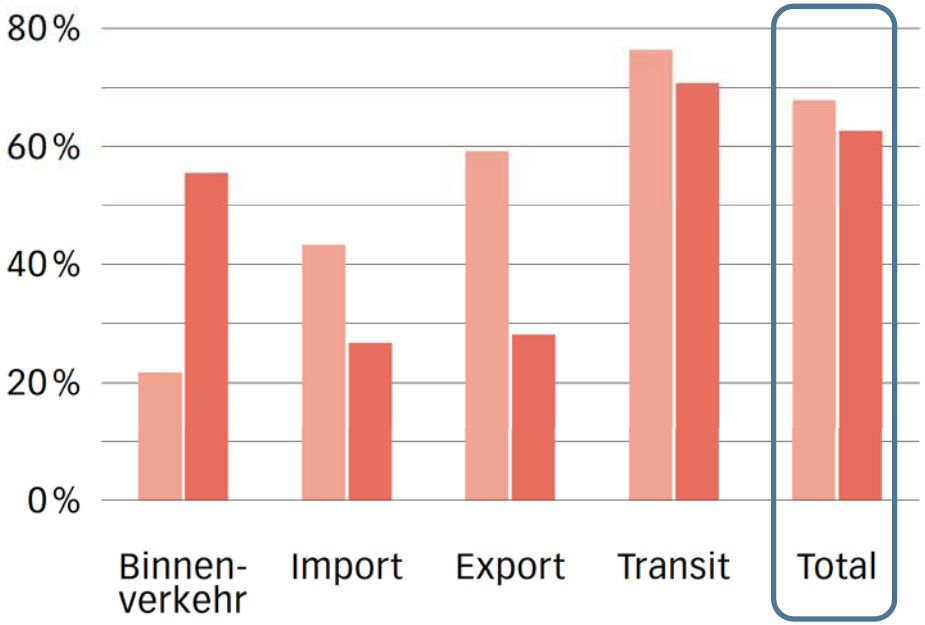
Entwicklung der Anzahl Reisenden am Gotthard nach Reisezweck (2007–2015)



Quelle: ARE 2017

Güterverkehr

Gegenüber 1999 hat sich der Marktanteil der Schiene vermindert!



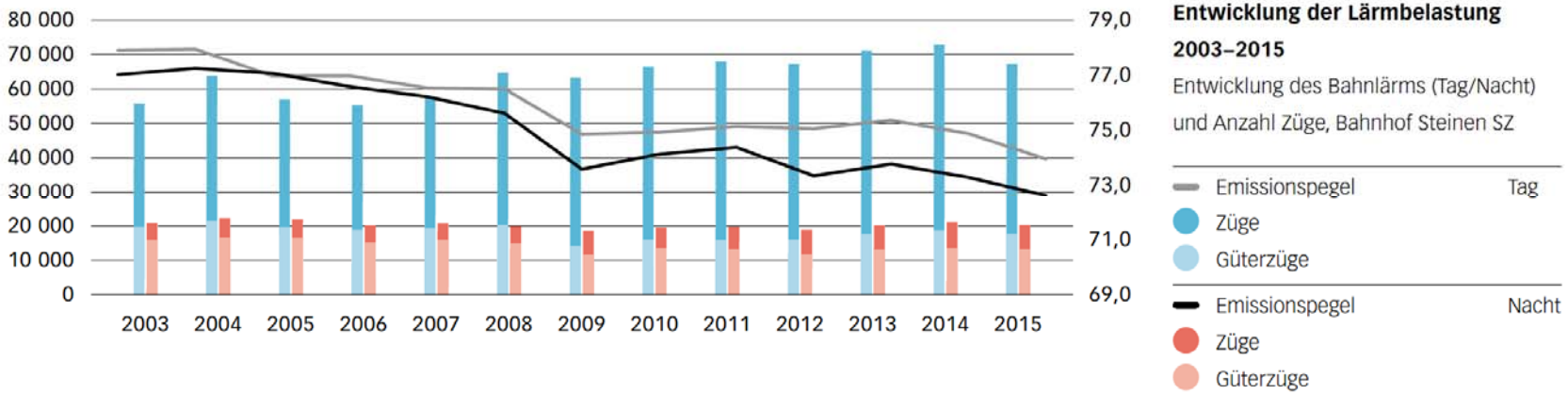
Marktanteile der Bahn am Gotthard, 1999 und 2014

1999
2014

Quelle: ARE 2017

Umweltqualität / Lärm

Lärmentlastung sinkt dank modernerem Rollmaterial!



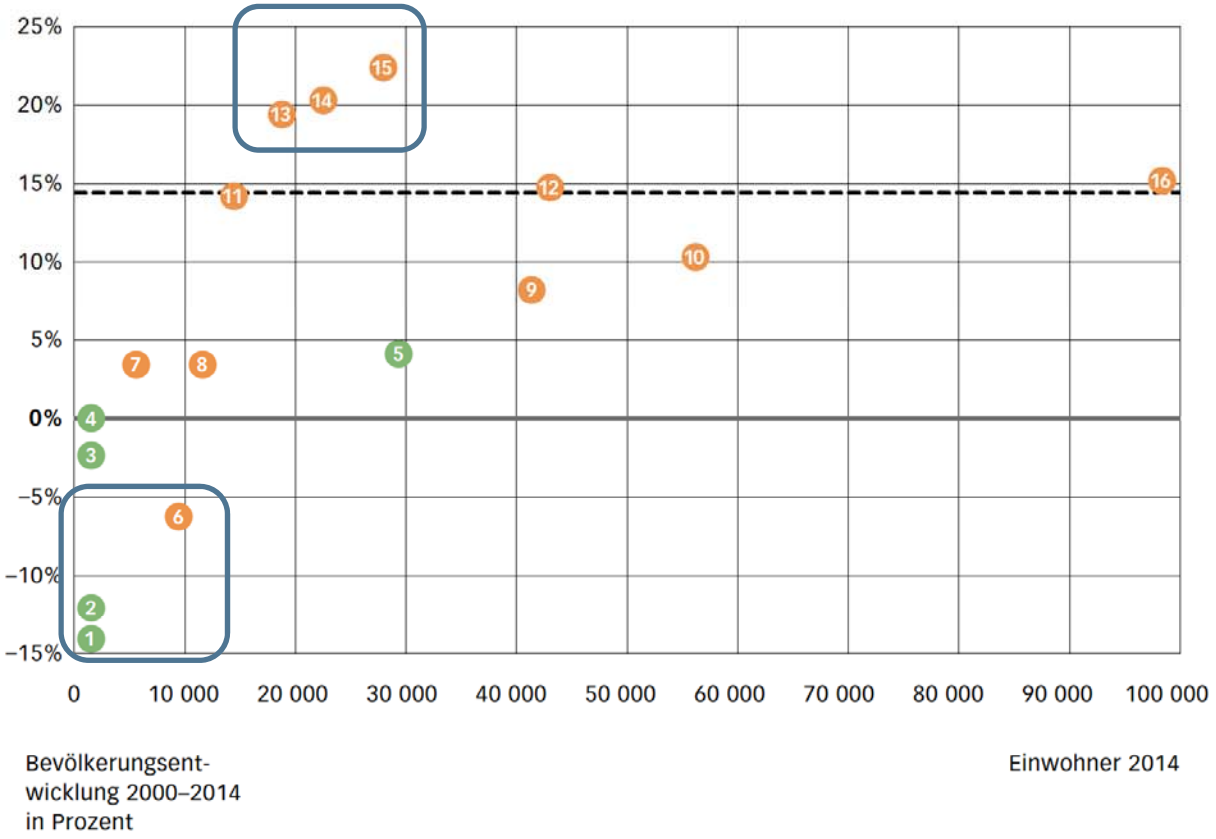
Entwicklung der Lärmbelastung 2003–2015

Entwicklung des Bahnlärms (Tag/Nacht) und Anzahl Züge, Bahnhof Steinen SZ

Quelle: ARE 2017

Bevölkerungsentwicklung

Agglomerationsgürtel gewinnen, Täler verlieren!



Entwicklungsdynamik der Bevölkerung im MGA-Untersuchungsgebiet 2000–2014

Durchschnitt Schweiz

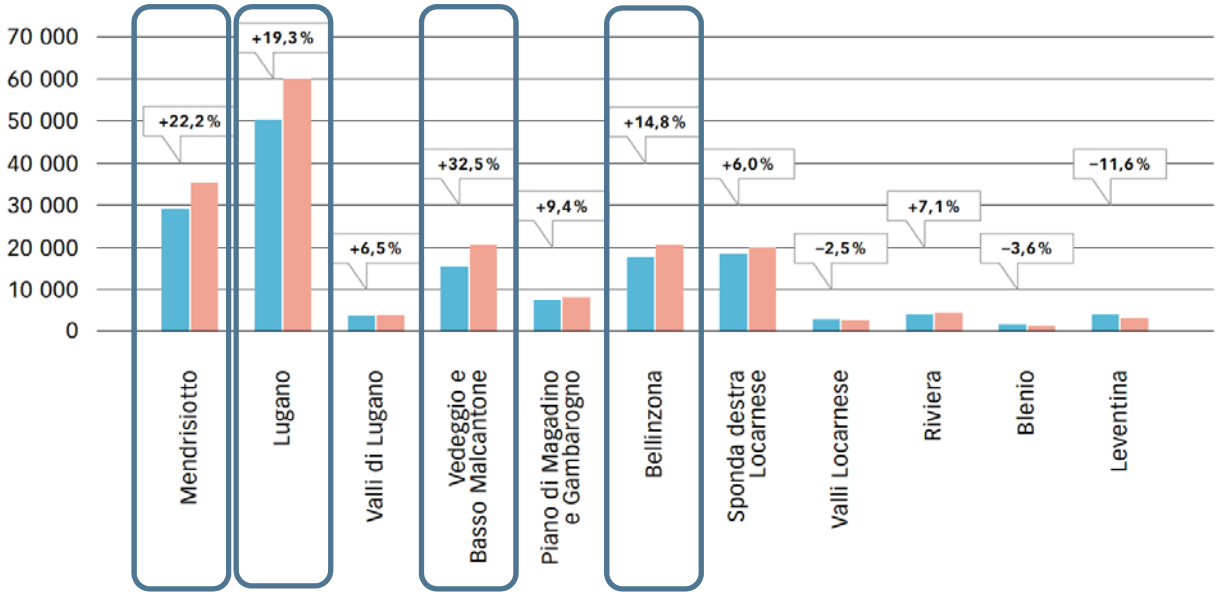
1 Oberes Reusstal
2 Seitentäler
3 Äussere Seegemeinden
4 Urserntal
5 Unteres Reusstal
6 Leventina
7 Blenio
8 Valli Locarnese
9 Sponda destra Locarnese
10 Mendrisiotto
11 Riviera
12 Bellinzona
13 Valli di Lugano
14 Piano di Magadino/Gambarogno
15 Vedeggio e Basso Malcantone
16 Lugano

Quelle: BFS ESPOP, 2000, 2010, STATPOP, 2014

Quelle: ARE 2017

Beschäftigungsentwicklung Tessin

Dynamische Beschäftigungsentwicklung in den Tessiner Zentren!



Entwicklung der Anzahl Beschäftigter in den Regionen des Kantons Tessin 2005–2013

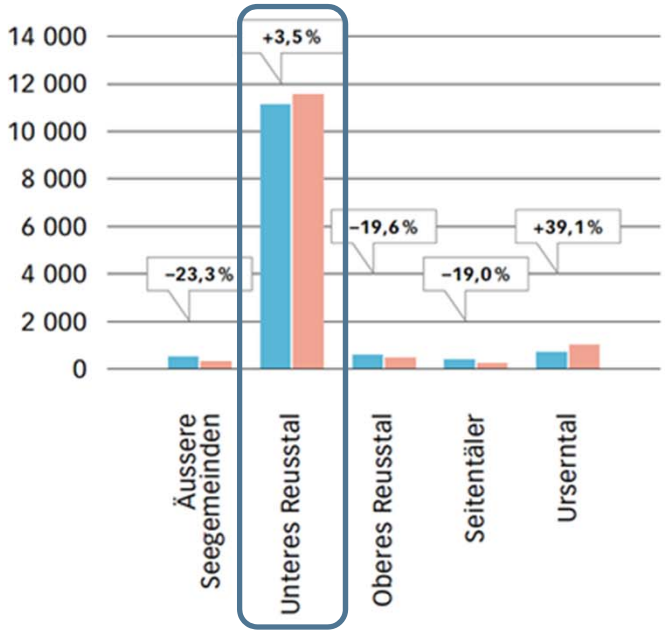
Beschäftigte 2005
Beschäftigte 2013

Quelle: BFS, STATENT-Datenbank

Quelle: ARE 2017

Beschäftigungsentwicklung Uri

Unteres Reusstal als klares Arbeitsplatzzentrum im Kanton Uri!



Entwicklung der Anzahl Beschäftigter in den Regionen des Kantons Uri 2005–2013

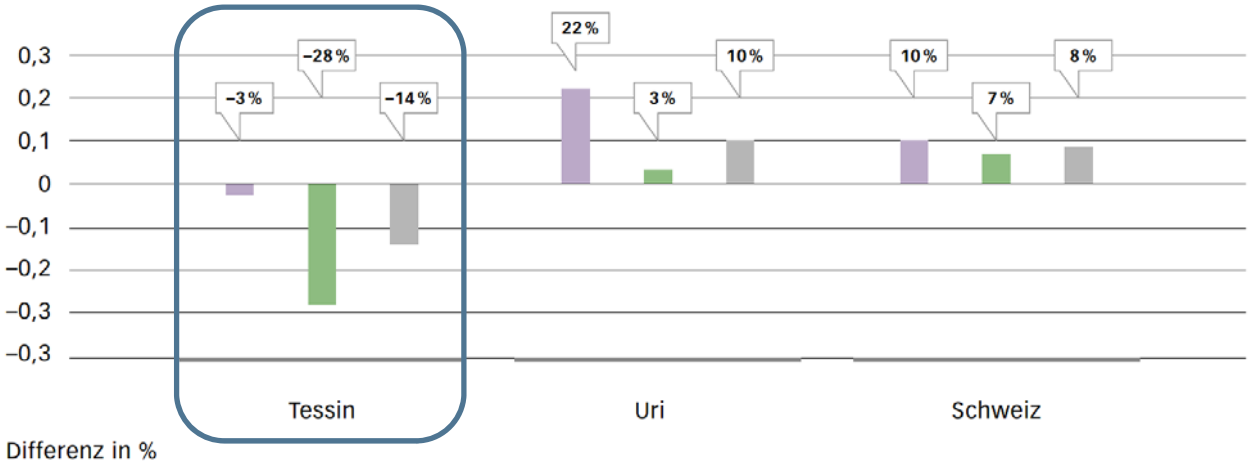
Beschäftigte 2005
Beschäftigte 2013

Quelle: BFS, STATENT-Datenbank

Quelle: ARE 2017

Tourismus

Gästerückgang im Tessin zeigt strukturelle und konjunkturelle Herausforderungen!



Entwicklung der Übernachtungszahlen in den Kantonen Tessin und Uri 2005 und 2015

Schweiz
Ausland
Total

Quelle: HESTA, Bundesamt für Statistik

Quelle: ARE 2017

…und wie es sich bis 2030 abzeichnet

Thesen Trendszenario GBT

Personenverkehr

GBT steigert Personenverkehrs-aufkommen; absolutes Aufkommen im schweizweiten Vergleich aber klein.

GBT erhöht Wochenend- und Tagesausflüge sowie Geschäftsreisen im Zug auf der Gotthardachse.

CBT verschiebt Modal Split im Pendlerverkehr im Tessiner Städtesystem zu Gunsten der Schiene

GBT verschiebt Modal Split zu Gunsten der Schiene, v.a. bei Wochenend- und Tagesausflügen sowie Geschäftsreisen (wenig Gepäck).

Bildquelle: www.bahnonline.ch

Güterverkehr

GBT reduziert Gesamtkosten im Schienengütertransport im alpenquerenden Güterverkehr (Betriebs- und Produktionskosten)

GBT verschiebt Routenwahl auf der Schiene zu Gunsten des Gotthards auf Kosten von Brenner und Lötschberg.

GBT beeinflusst Binnen-Güterverkehr wenig; der Transitverkehr auf der Schiene nimmt deutlich zu.

Bildquelle: www.bahnonline.ch

Umwelt und Raum

GBT verringert Lärmbelastung insbesondere auf der Bergstrecke.

Verlagerung im Güterverkehr von Strasse auf Schiene reduziert die Luftschadstoffbelastung im Gotthardraum.

GBT verstärkt den Druck auf die Siedlungsflächen insbesondere in den Agglomerationen Bellinzona, Locarno und Lugano.

Bildquelle: Jean Odermatt

Bevölkerungsentwicklung

GBT verstärkt Bevölkerungswachstum im Urner Talboden.

GBT kann den Bevölkerungsrückgang in den Urner und Tessiner Seitentäler nicht stoppen.

Die Bevölkerungsentwicklung in der Region Bellinzona profitiert am meisten vom GBT.

Bildquelle: www.ticino.ch

Beschäftigung

Der GBT begünstigt die Arbeitsplatzentwicklung in Lugano aufgrund der schnelleren Verbindung zum Finanzplatz Zürich.

GBT verstärkt das Arbeitsplatzwachstum im Urner Talboden.

Die Arbeitsplatzentwicklung in der Region Bellinzona profitiert am meisten vom GBT.

Bildquelle: www.image-uri.ch

Tourismus

GBT stärkt den Städte- und Geschäftstourismus in Lugano und Locarno.

GBT unterstützt Tre Valli als Naherholungsraum für Outdoor-orientierte Tagestouristen.

GBT stärkt den kurzen Geschäfts- und Kulturtourismus in der Region Bellinzona.

Bildquelle: www.fvw.de

Wirkungserfahrungen von anderen Verkehrs-infrastrukturen

Vereina Tunnel

- **Personenverkehr**: Zunahme beim Personenverkehr auf der Schiene!
- **Tourismus**: Tourismus im Unterengadin profitiert dank engagierten Akteuren!
- **Wirtschaft**: Kein Beschäftigungswachstum in anderen Wirtschaftszweigen!
- **Bau- und Immobilien**: Keine Veränderung bei der Nachfrage nach Zweitwohnungen! Bautätigkeit korrespondiert mit konjunkturellen Schwankungen.

Lötschberg Basistunnel

- **Personenverkehr**: Nachfragesteigerung beim Personenverkehr!
- **Tourismus**: Zunahme von Tages- und Mehrtagestouristen im Kanton Wallis! Befürchtete Nachteile im Kandertal gering!
- **Wirtschaft**: Kurzfristig kein Einfluss auf Wirtschaft und Beschäftigung!
- **Bau- und Immobilien**: Beitrag zum dynamischen Wachstum in der Agglomeration Brig-Visp-Naters.

Fazit: Erreichbarkeit durch Verkehrsinfrastrukturen als notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzung für Entwicklung!

Fazit

Fazit

- **Direkte Verkehrseffekte so gut wie sicher!** Die Verkehrsnachfrage (Personenverkehr und Güterverkehr) auf der Gotthardachse wird zunehmen => Neues Angebot schafft neue Nachfrage!
- **Zentral Arbeiten, dezentral Wohnen!** Aktueller Trend zur Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten in zentralen, gut erreichbaren Standorten wird verstärkt. Wohnen und Freizeit wird weiter räumlich diffundieren. Entwicklung in urbanen Funktionalräumen (Agglomerationen) wird verstärkt.
- **Regionale Potenziale sind zentral, aber Akteure können nicht zaubern!** Inwiefern die Chancen des GBT genutzt werden können, hängt wesentlich davon ab, ob die Akteure die regionalen Potenziale in Wert setzen können. ABER: Ohne Potenziale, keine Entwicklung!
- **Exogene Treiber bleiben auch mit GBT dominant!** Makroökonomische Rahmenbedingungen, wirtschaftlicher Strukturwandel, gesetzliche Rahmenbedingungen etc.

…aber ich will Ihnen Mut machen!

Die Zukunft erkennt man nicht, man schafft sie!

Stanislaw Brzozowski (polnischer Philosoph)

Besten Dank für die Aufmerksamkeit!

www.bruggerconsulting.ch