

Schlussbericht



Inhalt

1.	Eckpunkte des Projektes	3
2.	Zielsetzungen und Verlauf des Projektes	3
2.1.	Von MONITRAF zu iMONITRAF!	3
2.2.	Zielsetzungen von iMONITRAF!	4
2.3.	Organisation der Arbeitspakete (Workpackages)	4
2.4.	Ergebnisse und Outputs	4
3.	Einbezug der Politik in das Projekt	5
4.	Fortsetzung der Zusammenarbeit	6
5.	Erfahrungen mit dem Projekt	6

Impressum

Verantwortlicher

Rainer Kistler, AfU ZG

Niklas Joos-Widmer, AfU UR

1. **Eckpunkte des Projektes**

Projektname & -nummer: **iMONITRAF!** / 17-2-2 CH
Projektdauer: Juli 2009 – Juni 2012
Lead partner: Zentralschweiz (ZRK, vertreten durch die ZVDK)
mit Tirol als ERDF-LP
Gesamtbudget: 1.7 Mio. € (1.0 Mio. aus € ERDF)
Budget Schweiz: 531'480 CHF Zentralschweiz (davon 273'240 ARE/BAV/BAFU)
83'520 CHF Tessin (davon 41'760 ARE)
Total 615'000 CHF
Partner:

- Kanton Tessin
- Land Tirol
- Region Rhône-Alpes
- Region Valle d'Aosta
- Autonome Provinz Bozen-Südtirol
- ARPA Valle d'Aosta
- ARPA Piemonte
- ARPA Friuli-Venetia-Giulia
- Europäische Akademie Bozen (EURAC)

Observer:

- Autonome Provinz Trento
- Autonome Region Friuli-Venetia-Giulia
- Region Ligurien
- Region Piemont
- Region Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Land Salzburg
- Transportministerium Slowenien
- Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

2. **Zielsetzungen und Verlauf des Projektes**

2.1. Von MONITRAF zu iMONITRAF!

Der Güterverkehr und seine Auswirkungen sind eine grosse Herausforderung für die Alpenländer. Es bedarf einer überregionalen bzw. internationalen Vorgehensweise, um unerwünschte Umlagerungseffekte zwischen den verschiedenen Ländern zu vermeiden. Die am stärksten betroffenen Regionen der Korridore Fréjus, Mont Blanc, Gotthard und Brenner, Rhône-Alpes, Valle d'Aosta, Piemont, Zentralschweiz, Tessin, Tirol und Südtirol haben im Zeitraum von 2005 bis 2008 das Projekt MONITRAF initiiert, welches die Entwicklung einer gemeinsamen und nachhaltigen Strategie für den transalpinen Güterverkehr anstrebt. Das MONITRAF Projekt wurde im Zeitraum von 2005 bis 2008 im Rahmen des Interreg IIIB Programms umgesetzt und vom Österreichischen Partner Tirol geleitet.

Zum Abschluss des Projektes haben die Transitregionen Empfehlungen für eine Reihe von gemeinsamen Massnahmen entwickelt und in einer politischen Resolution zusammengefasst. Um die gemeinsame Stimme der Transitregionen zu stärken, wurde diese gemeinsame Resolution von den politischen Vertretern der hauptsächlich beteiligten MONITRAF-Regionen im Januar 2008 in Innsbruck unterzeichnet.

2.2. Zielsetzungen von iMONITRAF!

iMONITRAF! basiert auf den Schwerpunkten der Resolution von Innsbruck und verfolgte die folgenden Ziele:

- a) Schaffung eines **politischen Netzwerkes** zur Umsetzung der Strategie unter den beteiligten Partnern/Regionen mit einem regelmässigen Austausch von Erfahrungen und Wissen.
- b) Entwicklung eines **Monitoring-Systems**, welches bereits bestehende Messdaten gemeinsam auswertet, analysiert und darstellt und so ein Gesamtbild der Umweltsituation vermittelt, sowie auch Prognosen über die zukünftigen Entwicklungen erlaubt.
- c) Erarbeitung einer **gemeinsamen Strategie** mit Massnahmen im alpenquerenden Güter- als auch Personenverkehr. Das gemeinsame Massnahmenpaket umfasst einerseits Massnahmen, die in einzelnen Regionen bereits erfolgreich umgesetzt wurden (Best Practice) und die sinnvollerweise in allen beteiligten Regionen eingeführt werden könnten. Andererseits sollten auch innovative Steuerungsinstrumente untersucht werden, um die Verlagerung von der Strasse zur Schiene zu erreichen.

2.3. Organisation der Arbeitspakete (Workpackages)

Basierend auf den Erfahrungen des Vorgängerprojektes wurden die Workpackages (WP) so organisiert, dass ein paralleles Arbeiten möglich war. Neben den rein organisatorischen WP 1-3 die in der Verantwortung der Zentralschweiz lagen, wurden folgende WPs gebildet:

- **WP 4 Political Networking** (Leitung Région Rhône-Alpes)
- **WP 5 Indicators and Monitoring** (Leitung ARPA Valle d'Aosta)
- **WP 6 Common Measures** (Leitung Tirol (Best Practice) mit Zentralschweiz (innovative Instrumente & Strategie))

2.4. Ergebnisse und Outputs

Im iMONITRAF! Schlussbericht¹ sind die Ergebnisse in kurzer und prägnanter Form zusammengestellt. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die gestellten Ziele über weite Bereiche erreicht wurden, resp. z.T. sogar Ideen aufgenommen und entwickelt wurden, die im ursprünglichen Projektantrag nicht enthalten waren. Die wesentlichsten Ergebnisse sind hier kurz dargestellt:

- **WP 4 Political Networking**
Die Region RA organisierte mehrere Treffen mit Brüssel mit EU-Vertretern und -Politikern um iMONITRAF! vorzustellen und z.B. auch die Vernehmlassung zum Weissbuch zum Verkehr. Im Rahmen der Transportforen in Luzern (2011) und in Lyon (2012) fand jeweils ein Round-Table Gespräch/Diskussion unter den Politikern statt. Leider gelang es nur begrenzt, die Politiker aus den italienischen Regionen zu einer Teilnahme an diesen Veranstaltungen zu bewegen.

¹ iMONITRAF! Synthesis, The Pathway towards a Common Alpine Transport Strategy: Milestones, Challenges and Future Need for Action, 29th June 2012, Zürich

- **WP 5 Indicators and Monitoring**

Zur Visualisierung der erhobenen Daten wurde ein WebGIS - System eingerichtet, welches es erlaubt, die Daten korridor- resp. gebietsbezogen abzurufen und darzustellen. Eine Auswertung der 12 wichtigsten Indikatoren wurde in einer Broschüre publiziert. Mit Hilfe des DPSIR-Modelles (Driver-Pressure-State-Impact-Response) konnten die Auswirkungen verschiedener Szenarien (BAU, BAT, ATS & ACE²) auf die Umwelt abgeschätzt werden. Als Voraussetzung für diese Abschätzung war eine intensive Diskussion innerhalb und zwischen den Regionen über die angestrebten Ziele (Verkehr, Luft, Lärm, Energieverbrauch etc.) notwendig. Die Ergebnisse dieser Analysen wurden ebenfalls in einer Broschüre publiziert.

- **WP 6 Common Measures**

Dieses WP war zweigeteilt. In einem ersten Teil wurde unter der Leitung des Tiroler Partners ein "Best Practice Guide" erstellt, in welchem in den Regionen bereits erfolgreich umgesetzte Massnahmen aufgelistet, analysiert und auf eine Umsetzung in anderen Regionen untersucht wurden. Die Ergebnisse wurden in einer Publikation zusammengefasst und anlässlich des Transportforums in Innsbruck vorgestellt.

Im zweiten Teil wurde das Augenmerk auf innovative Steuerungsinstrumente gelegt und diese hinsichtlich der regionalen Bedürfnisse untersucht. Diese Ergebnisse dienen auch als Grundlage für die Diskussionen im Rahmen der regionalen Workshops (Erstfeld, Tirol, Bozen) zum Thema alpenquerender Verkehr.

In der zweiten Projekthälfte nahmen die Diskussionen um die gemeinsame Strategie und die zu erreichenden Ziele (Vgl. oben) einen grossen Raum ein. Die gemeinsame Strategie wurde anlässlich der Schlussveranstaltung in Lyon von 4 Regionen (Zentralschweiz, Tessin, Tirol und Rhône-Alpes) unterzeichnet, vorgängig lag bereits die Zustimmung der autonomen Region Valle d'Aosta vor. Im Nachgang an die Veranstaltung in Lyon unterzeichneten auch die Regionen Bozen-Südtirol und Piemont die Strategie.

3. Einbezug der Politik in das Projekt

Aus regionaler Sicht (Zentralschweiz) hat der Einbezug der Politik in das Projekt gut funktioniert. Einerseits fand der Workshop in Erstfeld über den Kanton Uri hinaus Beachtung. Wesentlicher war aber, dass die Zielsetzungen und die Strategie in den 6 Regierungen jeweils diskutiert wurden, bevor die ZRK den Uner Landammann Markus Züst jeweils ermächtigte, die Position der Zentralschweiz an den Transportforen zu vertreten resp. die gemeinsame Strategie zu unterzeichnen. Wie bereits im Vorgänger-Projekt erwies es sich als sehr schwierig, die Politiker der italienischen Regionen zu einer Teilnahme an den politischen Diskussionen zu bewegen. Die während MONITRAF geknüpften Beziehungen erwiesen sich als hilfreich, wurde doch eine Mitarbeiterin am Vorgängerprojekt MONITRAF in der Region Valle d'Aosta kurz vor dem Projektstart von iMONITRAF! als regionale Politikerin gewählt. Eine erste "Nagelprobe" über den politischen Willen wird die Entscheidung über die Form der weiteren Zusammenarbeit (Vgl. nächstes Kapitel) zur Umsetzung der Strategie darstellen.

² **BAU**: Business as usual, **BAT**: Best available technology,
ATS: Alpine Emissions trading system, **ACE**: Alpine crossing exchange

4. Fortsetzung der Zusammenarbeit

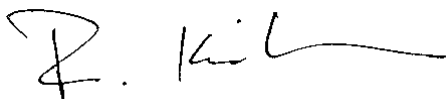
Im Rahmen des Transportforums in Luzern wurde der Wunsch seitens der Politiker geäussert, bis zur Veranstaltung in Lyon einen Weg aufzuzeigen, wie die Zusammenarbeit unter den beteiligten Partner/Regionen weitergeführt werden könne. Ein entsprechender Vorschlag, der ein "Project-Office" vorsah, welches die Umsetzung der Massnahmen koordiniert und andererseits auch für die Fortsetzung der Monitoring-Aktivitäten, des Lobbyings sowie der internen und externen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zuständig gewesen wäre. Insbesondere die Region Rhône-Alpes aber auch die vertretenen italienischen Regionen machten Kostengründe (ca. 15- 20'000 € pro Region!) gegen diesen Vorschlag geltend. In der Folge wurde der Vorschlag überarbeitet und der Aufgaben des "Coordination Points" reduziert und gestrafft. Zudem wurde auch die Möglichkeit geschaffen ausschliesslich personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen resp. mit eigenen Mitteln einen Event (Transportforum resp. technical Workshop) zu organisieren. Dieser Vorschlag fand die Zustimmung des Kantons Tessin, des Landes Tirol, der Region Rhône-Alpes, der Autonomen Region Valle d'Aosta, der Europäischen Akademie Bozen-Südtirol. Neu dazugekommen ist auch die italienische Provinz Trentino.

5. Erfahrungen mit dem Projekt

Insgesamt gesehen kann das Projekt aus der Optik der Projektleitung als gelungen bezeichnet werden. So konnte das im Vorgängerprojekt aufgebaute Netzwerk im grenzüberschreitenden Alpenraum gefestigt werden. Als besonders positiv zu vermerken ist auch, dass es in der Zentralschweiz gelungen ist, die politischen Vertreter in den Prozess einzubeziehen. In der Zentralschweiz fand dieser Prozess am intensivsten statt, indem die Resolution nicht nur in der ZRK diskutiert wurde, sondern in einzelnen Kantonen auch Gegenstand von Beschlüssen der Regierung war.

Aus Sicht der Projektleitung waren die vielen personellen Wechsel insb. in der Region Rhône-Alpes dem Projektverlauf nicht förderlich.

Positiv aufgefallen ist uns Schweizern wiederum die – verglichen mit den EU-Regionen – sehr pragmatische und effiziente Abwicklung der Projekte durch das Bundesamt für Raumentwicklung sowie die Interreg-Fachstelle in Luzern.



Zug/Altdorf, im Dezember 2012