

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 25. Juni 2019
BAV-010.0//330

Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport mit zugehörigem Fragenkatalog zur Vernehmlassung zugestellt. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

1. *Sehen Sie einen Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von Cargo sous terrain (CST) in der Schweiz?*

Da langfristig weder kommende technische Entwicklungen im Strassen- und Schienengüterverkehr, zukünftige Kapazitäten auf Schiene und Strasse, als auch das zukünftige Aufkommen an Gütern und dessen Lieferanforderungen konkret vorhersehbar sind, ist der Bedarf für ein System, welches ähnlich wie das heutige Schienennetz funktioniert, nicht nachgewiesen.

Die vorhandenen Analysen weisen aber insgesamt auf positive volkswirtschaftliche Auswirkungen mit diversen Chancen für die Anspruchsgruppen hin.

Obwohl der Bedarf für ein solches System unklar ist, stehen wir dem Projekt offen / positiv gegenüber, da wir das Ergreifen der Initiative für ein solches System mit einem privaten Betreibermodell durch die Investoren begrüssen, insbesondere da die Investoren damit einige (finanzielle) Risiken auf sich nehmen.

Aufgrund der offenen Fragen, dem aus heutiger Sicht kaum nachzuweisenden Bedarf, der grossen Dimension und der nicht unerheblichen Auswirkungen des Vorhabens, sollte zuerst die geplante erste Etappe in Betrieb genommen und Erfahrungen gesammelt werden. Zentral ist dabei der Nachweis, dass die öffentliche Hand durch das Vorhaben nicht finanziell belastet wird. Aufgrund der Pilotstrecke soll über ein System für die ganze Schweiz entschieden werden.

Der Entscheid des Bundes sich nicht explizit hinter die eigene Gesetzesvorlage zu stellen und das weitere Vorgehen stattdessen von der Haltung der Kantone und der Logistikbranche abhängig zu machen, irritiert uns und dürfte auch die Investoren von CST verunsichern. Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Wir erwarten, dass sich der Bundesrat eindeutig positioniert.

2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Wir begrüssen, dass das vorgeschlagene Plangenehmigungsverfahren (PGV) sich weitgehend an dasjenige nach dem Eisenbahngesetz anlehnt. Dies hat zum Vorteil, dass bereits bestehende und bewährte Regelungen und Verfahren angewendet werden können. Zukünftige Abläufe und Verantwortlichkeiten sind bekannt und der Einbezug der Kantone ist sichergestellt.

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?

Wir unterstützen die Zielsetzung eines einheitlichen Plangenehmigungsverfahrens nach Bundesrecht und die Aufnahme unterirdischer Gütertransportanlagen als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr.

Da der Bedarfsnachweis eines unterirdischen Gütertransportsystems fehlt, begrüssen wir es, dass der Bund keine finanziellen Mittel für den Bau und Betrieb von Anlagen zur Verfügung stellt.

4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? im Speziellen:

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Wir begrüssen, dass der unterbreitete Erlassentwurf nicht als Spezialgesetz für CST gedacht ist. Aufgrund der Erfahrungen der Pilotstrecke sollten Mutationen im Nachgang an den Pilot möglich sein.

b. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?

Wir erachten dieses Vorgehen verfahrenstechnisch als angemessen und unterstützen es. Grundsätzlich wird im E-UGÜTG ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vorgeschlagen. Der Entwurf beschränkt sich richtigerweise auf die wesentlichen Rahmenbedingungen. Ergänzend sind aber folgende wichtige Anforderungen zu beachten:

Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen). Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (z.B. wenn im Sachplan Planungs-

perimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden).

Im Erläuterungsbericht ist auf diese Anforderungen hinzuweisen.

Die Erarbeitung der kantonalen Richtplaninhalte muss inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen, damit ein konsistentes System entsteht und den zuständigen kantonalen Behörden aufeinander abgestimmte Beschlüsse beantragt werden können. Dafür muss eine Koordinationsstelle bezeichnet werden.

Diese Koordinationsfunktion ist dem BAV zu überbinden; dies ist im Gesetz festzulegen.

c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone/Gemeinden verbleibt?

Ja, wir erachten es als wichtig, dass die restlichen Kompetenzen, vor allem die Verkehrserschliessung, in der Verantwortung der Kantone resp. Gemeinden verbleibt.

In der Frage sind jedoch nur die unterirdische Gütertransportanlage sowie den damit angeschlossenen Zugang erwähnt. Nicht erwähnt sind die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen unserer Meinung nach Teil der Plangenehmigung sein, wie dies auch in Art. 10 Abs. 8 des E-UGüTG vorgesehen ist. Die Aushubentsorgung wäre ferner als Teil der räumlichen Abstimmung (Art. 5 RPV) bereits vorausgehend im Rahmen der Sach- und der Richtplanung stufengerecht zu thematisieren

d. Sehen Sie es als notwendig an, dass die Genehmigungsbehörde allfällige Sicherheiten verlangen kann für einen Rückbau?

Wir erachten es nicht nur als notwendig, sondern als unabdingbar; die Formulierung kann ist durch muss zu ersetzen. Es muss gewährleistet sein, dass bei einem Scheitern des Projektes resp. Einstellen des Betriebes irgendwann in der Zukunft keine Kosten für Bund oder Kantone entstehen.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Beim Konzept wird von einem 24h-Betrieb des Systems inkl. der Hubs und damit auch der auf öffentlichem Gebiet liegenden Transportvorgänge ausgegangen. Wie genau wird ein lärmarmen Nachtbetrieb gewährleistet und was sind die Folgen, sollten die Hubs nicht 24h betrieben werden können?

Sollte das Projekt irgendwann scheitern und beim Unternehmer unzureichende finanzielle Mittel für einen allfälligen Rückbau vorhanden sein, muss aufgezeigt werden, wer diese Kosten trägt. Es muss sichergestellt sein, dass die Kosten nicht auf die öffentliche Hand zurückfallen und sie in irgendeiner Form rückversichert sind.

Die Möglichkeit einer Enteignung bei einem privatwirtschaftlichen Projekt erachten wir als heikel. Für eine Enteignung muss ein übergeordnetes öffentliches Interesse vorliegen. Wie

wird dieser Nachweis geführt und wie wird hier argumentiert? Dieser Punkt sollte jetzt geklärt werden oder zumindest im Rahmen der ersten Etappe. Aufgrund des bisher nicht nachgewiesenen Bedarfs (und auch klaren Vorteilen) ist eine berechtigte Enteignung nicht vorstellbar, sondern wäre ein unverhältnismässiger Eingriff in das Privateigentum. Da jedoch ein übergeordnetes Interesse besteht, herauszufinden, ob ein solches System tauglich und ein Bedarf vorhanden ist, könnte die Möglichkeit einer Enteignung vorerst auf die Pilotstrecke begrenzt werden.

Klärungsbedürftig ist, was unter dem Begriff "Anlage" zu verstehen ist und wie weit die Anlagen rund um die Hubs damit gemeint sind (vgl. Art. 2 versus Art. 8 Abs. 8 E-UGüTG). Daher wird diesbezüglich eine Präzisierung der Begrifflichkeiten gefordert (alle).

Art. 6 Abs. 2: "Grundlage" ist aufgrund der gewählten Formulierung hier nicht der allein richtige Begriff, da wohl auch Beschlüsse gemeint sind. Wenn hier Art. 8 Abs. 2 des RPG nachgekommen werden soll, sollte die Formulierung mit dem RPG übereinstimmen. Ansonsten ist eine andere Formulierung zu wählen.

Art. 7 Abs. 1: Die Wendung "Konflikt- und Optimierungspotential" des letzten Satzes erscheint verwirrend. Ein Unternehmen soll ja sinnvollerweise keine Projekte einreichen, die (ungenutztes) Optimierungspotenzial aufweisen. Daher ist eine Neuformulierung erwünscht. Diese soll sich an Art. 2 und 3 RPG orientieren und eine entsprechende Berichterstattung fordern. Darin soll u.a. dargelegt werden, wie und nach welchen Kriterien ein Unternehmer zu diesen Räumen (Korridoren, Perimeter) kommt, wie mit welchen betroffenen Interessen umgegangen wird usw.

Art. 7 Abs. 2: Weiterer Klärungs- oder Erläuterungsbedarf: Was ist mit "geeigneten Räumen" gemeint.

Art. 22 Abs. 2: Der Umgang mit dem Aushub ist im Sinne des Verursacherprinzips gemäss USG als Aufgabe des Unternehmers zu bezeichnen (und nicht der Kantone). Es kann nicht Sache der Kantone sein, für ein Unternehmen neue, in der Nähe befindliche Ablagerungsstandorte zu suchen.

Art. 24 Abs. 1: Was ist mit "nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport" gemeint? Präzisierungen sind hier erwünscht, zumindest in den Erläuterungen (z.B. quantitative Abgrenzung).

b. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Das Thema Rückbau und allfällige Kosten, welche bei einem Konkurs vom Unternehmer für die Öffentlichkeit anfallen, wird unzureichend behandelt.

Ist CST dauerhaft nur als „Insellösung“ für die Schweiz angedacht? Warum gibt es keine Ideen den grenzüberschreitenden Warenverkehr mit Hubs bereits vor den Grenzübergängen anzuschliessen (Entlastung Grenzübergänge und Region Basel). Wie wird das System CST in internationale Lieferketten integriert?

Grösstenteils erscheint die Beschreibung des Systems stufengerecht. Eine detailliertere Beschreibung der folgenden Themen des Systems wäre jedoch wünschenswert: Wie genau

funktioniert die Sortierung in den Tunneln? Welche oberirdischen Vorsortier- und Umpackarbeiten sind nötig? Wie genau sollen die Hubs funktionieren, wie wird die Anfahrt der Lastwagen, Lieferwagen etc. organisiert etc.?

Die Firma Quantis hat für CST eine Life-Cycle-Assessment-Analyse durchgeführt, diese weist eine positive Ökobilanz aus. Eine vom Bund eingesetzte, unabhängige Expertengruppe hat diesen Effekt bestätigt, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die von CST prognostizierten Verkehrspotenziale ausgeschöpft werden können und für den zusätzlichen Stromverbrauch Umweltzertifikate gelöst werden. Unterirdische Gütertransportanlagen bringen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit also sowohl Chancen als auch Gefahren mit sich. Wir erachten es deshalb als zentral, dass die Eigentümer beziehungsweise Betreiber solcher Systeme gesetzlich zum Nachweis über den nachhaltigen Bau und Betrieb ihrer Anlagen verpflichtet werden. Dies gilt umso mehr, als das E-UGüTG nicht nur für CST gedacht ist, sondern auch Investoren offensteht, die sich nachhaltigen Konzepten nicht verpflichtet fühlen.

Aufgrund der offenen Fragen ist eine abschliessende Beurteilung des Vorhabens aktuell nicht möglich und wir empfehlen ein etappiertes Vorgehen.

Hochachtungsvoll

Monica Gschwind
Regierungspräsidentin

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin