

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 9. Juli 2019

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

strasseschweiz ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft, des Strassentransportgewerbes und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. strasseschweiz umfasst rund 30 Mitgliedverbände, die sowohl die Strassenbenützer als auch die verschiedenen Wirtschaftsbranchen im Bereich Strasse vertreten. Zu den wichtigsten Trägerorganisationen gehören der Automobil Club der Schweiz (ACS), der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), die Erdöl-Vereinigung (EV), der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) und der Touring Club Schweiz (TCS).

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Einleitende Bemerkungen

strasseschweiz begrüsst grundsätzlich den Entwurf eines Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. Damit die Planungssicherheit erhöht werden kann, braucht es jedoch spezifischere Angaben zu den Abläufen des Genehmigungsverfahrens.

Allgemeine Bemerkungen

Gemäss den Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE wird die Nachfrage nach Gütertransporten, bedingt durch Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, bis zum Jahr 2030 um 25 bis 30 Prozent steigen. Umso wichtiger ist es, Mittel und Wege zu finden, wie das steigende Volumen möglichst effizient, sicher und umweltschonend bewältigt werden kann.

Instrumente des Verkehrsmanagements sowie neuartige Formen der Mobilität (Sharing Konzepte, Autonomes Fahren,) können dazu beitragen, den Verkehrsfluss effizienter zu gestalten bzw. die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge, vorab im Personenverkehr, zu erhöhen. Dennoch ist ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend notwendig – zu gross ist das Verkehrswachstum, um es nur mittels Effizienzgewinnen auffangen zu können.

Das Projekt ist relativ kostenaufwendig: die Investitionskosten werden auf 22 Mia. Franken geschätzt. Es fragt sich, ob hier nicht zu viele Mittel für einen zu geringen Nutzen notwendig sind bzw. ausgegeben werden (Gefahr von Fehlinvestitionen). Vor diesem Hintergrund ist für strasseschweiz zentral, dass keine öffentlichen Gelder und schon gar nicht Strassengelder (NAF, LSVA) verwendet werden dürfen. Das Projekt Cargo sous terrain muss stattdessen privat finanziert werden.

Abschliessende Bemerkungen

Die Weiterentwicklung der Gesellschaft unter den gegebenen geografischen Voraussetzungen und den bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen stellt für die Zukunft eine Herausforderung dar. Umso wichtiger sind darum innovative Lösungsansätze. Deshalb unterstützen wir grundsätzlich diesen Gesetzentwurf.

Das Projekt Cargo sous terrain muss aber zu 100 Prozent privat finanziert werden (ohne Geld vom NAF und der LSVA). Zu klären ist zudem zwingend auch die Frage der Feinverteilung (letzte Meile zu/von den CST-Hubs). Es kann nicht sein, dass das Problem auf die Agglomerationen und Städte abgewälzt wird. Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden, damit die Verteilung in den Städten gleichzeitig verbessert wird (z. B. Koordination mit Anpassungen der Kapazität auf Transitstrassen und Umfahrungstrassen).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

François Launaz
Präsident

Olivier Fantino
Geschäftsführer

Beilage: Antwort auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Anhang: Antwort auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassung

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

Ja. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist dringend nötig und wird zurzeit auch umgesetzt. Nichtsdestotrotz wird der Ausbau der Infrastrukturen nicht reichen, um die prognostizierten Verkehrszunahmen zu bewältigen. Der Bedarf einer möglichen Alternative ist darum gegeben.

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

Ja. Die rechtliche Lage des Untergrundes ist noch nicht sehr weit entwickelt und eine einheitliche Definition des Begriffs Untergrund fehlt unter den Kantonen. Ein PGV schafft für die Initianten eines Projektes die nötige Rechts- und Planungssicherheit. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren sowie die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden.

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)?

Ja. Die Aufnahme als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr wird ebenfalls begrüsst. Es erlaubt dem Bund als koordinierende Stelle zwischen Kantonen zu fungieren und die Anliegen der Kantone frühzeitig aufzunehmen. Gleichfalls unterstützt strassenschweiz das Vorhaben, keine finanziellen Mittel des Bundes für die CST aufzuwenden.

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja. Damit die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte bewältigt werden können, braucht es innovative Lösungen. Gerade im Bereich der Infrastrukturen ist der Raum ein knappes Gut. Innovative Lösungen im Untergrund sind darum eine valable Option.

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?

Diese Aufgabenteilung hat sich in bisherigen Projekten bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung alle beteiligten Parteien mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in

denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will, geht aus dem Gesetzesentwurf (Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) nicht klar hervor. Parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren sind erfahrungsgemäss effizienter. Die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten sollten im Gesetz klarer definiert werden.

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. Die genannten Kompetenzen der Kantone / Gemeinden sollten nicht weiter beschnitten werden. Die jeweiligen Behörden sind am besten über die regionalen Begebenheiten informiert und sollten darum auch mitbestimmen können.

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

Im Rahmen der Genehmigung, nein. Dadurch wird die Finanzierung von Projekten unnötig erschwert und verteuert. Insbesondere im Prozess der Genehmigung und Erstellung sind solche Sicherheiten eine Last. Sobald die Anlage in Betrieb ist, könnte eine Sicherung des Rückbaus verlangt werden.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Die Bestimmung gemäss Artikel 8, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können, sind nicht verhältnismässig. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt weder inhaltlich noch mengenmässig oder zeitlich ein. Die Erstellung der Varianten stellt je nach Vorgaben einen enormen Aufwand dar.

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

Zu klären ist zwingend auch die Frage der Feinverteilung (letzte Meile zu/von den CST-Hubs). Es kann nicht sein, dass das Problem auf die Agglomerationen und Städte abgewälzt wird. Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden, damit die Verteilung in den Städten gleichzeitig verbessert wird (z. B. Koordination mit Anpassungen der Kapazität auf Transitstrassen und Umfahrungstrassen).