

Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer & Leiter Research
+41 58 580 08 32
christian.zeyer@swisscleantech.ch

 @swisscleantechD



swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK**
Bundesamt für Verkehr BAV
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: info@bav.admin.ch

Zürich, 14. Juni 2019

Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Aus Transparenzgründen ist es uns wichtig, Ihnen mitzuteilen, dass drei unserer Vorstandsmitglieder, namentlich Daniel Wiener, Carsten Bopp und Matthias Schwendimann bei CST investiert oder am Projekt beteiligt sind. Die nachfolgende Vernehmlassung wird jedoch aus einer übergeordneten Perspektive vorgenommen und soll die anstehenden Fragen aus einer volkswirtschaftlichen Perspektive darstellen.

Allgemeine Bemerkungen

Der unterirdischen Gütertransport stellt insbesondere in den Agglomerationen eine interessante Alternative für die Feinverteilung von Gütern dar. Die Kombination von langsamem, kontinuierlichem Warenfluss, Zwischenlagerung und Entlastung der bestehenden Infrastrukturen sowie auch der Einbezug der City Logistik haben das Potenzial zu grösserer Effizienz und kleinerem Umweltverbrauch.

Die grosse Herausforderung besteht darin, die notwendigen Investitionen bereitzustellen. Für swisscleantech ist es nachvollziehbar, dass diese Investitionen durch Private getätigt werden sollten.

Unabhängig davon, wer die neue Infrastruktur in den unterirdischen Gütertransport finanziert, ist Planungssicherheit notwendig. Nur so kann davon ausgegangen werden, dass interessierte Investoren bereit sind, sich an einem konkreten Projekt zu beteiligen.

In diesem Sinne ist eine Ausarbeitung eines umfassenden Gesetzes eine sinnvolle und zentrale Voraussetzung, um eine potenziell zukunftsfähige Idee vorantreiben zu können.

Die Fragen im Einzelnen

- 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37 % zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit. Inwiefern im Netz noch Kapazitäten vorhanden sind, lässt sich aus unserer Warte nur schwer beurteilen. Tatsache ist jedoch, dass die Standzeiten steigen und dies zu erheblichen Problemen bei Just-in-Time-Belieferung

führt. Ein alternatives System, das zeitgerechte Lieferung ermöglicht, könnte deshalb für die Güterverteilung durchaus von grösserem Interesse sein. Die Kombination von Warenlager und Warenlogistik kann durchaus einem Kundenbedürfnis entsprechen. Das von CST vorgeschlagene System weist insbesondere in der Versorgung der Agglomeration grosse Vorteile auf. Da aufgrund des Internethandels die Logistik immer kleinteiliger und die Points-of-delivery immer diverser werden dürften, entspricht CST auch diesbezüglich einem Bedürfnis.

Durch die Entlastung von Umwelt und bestehender Infrastruktur ist dies auch ein Nutzen für die Gesellschaft als Ganzes.

Wir gehen deshalb davon aus, dass die Nachfrage gross genug ist und es deshalb Sinn macht, die jetzt planungsrechtlichen Grundlagen zu erstellen. Nur so wird es möglich, die Planungssicherheit für weitere Schritte in der Projektentwicklung sicherzustellen.

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 das anvisierte Vorgehen.

Die geplanten Infrastrukturen müssen nahtlos ineinander übergehen. Da sie kantonsübergreifend realisiert werden, ist eine zentrale Planung essenziell für die Planungssicherheit. Sie reduziert ausserdem den Koordinationsaufwand und reduziert die Kosten auf beiden Seiten

Für potentielle Investoren ist es zentral, dass schweizweit die gleichen Bedingungen herrschen. Insbesondere bezüglich Raumplanung ist es wichtig, die Kantone frühzeitig einzubinden. Mit einer zentralen Anlaufstelle kann dies am besten bewerkstelligt werden.

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Sachplanverfahren und einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene stellen sicher, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört, bzw. einbezogen werden. Das Sachplanverfahren ermöglicht es, die raumplanerischen Vorgaben der Kantone und die bestehende Verkehrsnetze optimal mit einem konkreten Projekt zu koordinieren.

swisscleantech erscheint es sinnvoll, dass die Strukturen grundsätzlich von privatwirtschaftlichen Interessenten finanziert wird.

Die primäre Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Diese muss für unterirdische Gütertransportanlagen neu geschaffen werden.

Den Anschluss an bestehende Gesetze (z.B. das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse ist sinnvoll. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht eins zu eins mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter des Projektes stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen, bzw. Akteure, optimal ist, kann für das

Unternehmen – namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen – unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen.

4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben.

Bei der Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist es wichtig, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Da Bund und Kantone sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheid-Kompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten, kann ein befriedigender Interessensausgleich gewährleistet werden.

Wir empfehlen, das Sachplan- und Richtplanverfahren parallel und aufeinander abgestimmt durchzuführen. Diesbezüglich besteht aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) Klärungsbedarf. Entscheidungswege, Zuständigkeiten und Abläufe müssen klarer definiert werden.

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

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Im Rahmen der Festlegung allfälliger Sicherheiten gilt es zu prüfen, welche Kosten für die Öffentlichkeit tatsächlich entstehen. Beispielsweise wäre das Verfüllen des Tunnels eine unverhältnismässige Anforderung. Jedoch könnte verlangt werden, dass vom Betreiber Sicherheiten hinterlegt werden, die

sicherstellen, dass die erstellte Infrastruktur anderweitig genutzt werden kann. Auch hier muss Planungssicherheit gewährleistet werden.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase, bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsamtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr bei der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen


Dr. Christian Zeyer
Geschäftsführer


Martina Novak
Leiterin Politik