

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

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

Zürich, 28. Juni 2019

Matthias Forster, +41 58 360 77 70, m.forster@infra-suisse.ch

Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns herzlich. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Tunnelbau-Projekten beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

Infra Suisse begrüsst das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Es bildet eine gute Basis für die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Verkehrssysteme. Dass sich das UGüTG an bereits bestehenden und etablierten Verfahren orientiert, erachten wir als richtig. Damit die Transportsysteme wirtschaftlich gebaut und betrieben werden können, bedarf es für die nötige Planungs- und Rechtssicherheit jedoch mehr Klarheit. Den Vorschlag, bereits im Rahmen der Genehmigung finanzielle Sicherheiten für den Rückbau zu verlangen, lehnen wir ab.

Um die Entwicklung der klassischen Verkehrsträger nachhaltig und langfristig sicherzustellen, hatte sich Infra Suisse für die Schaffung des Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) sowie des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eingesetzt. Strassen- und Schienen verzeichnen bereits heute eine hohe Auslastung. Auf gewissen Strecken und zu gewissen Zeiten haben sie ihre Kapazitätsgrenzen bereits erreicht. Es ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird der Personen- und Güterverkehr weiter zunehmen.

Von den Investitionen in die Tunnelanlagen wird der Schweizer Infrastrukturbau unmittelbar profitieren. Über den wirtschaftlichen Nutzen bei der Realisierung hinaus, werden vom Projekt CST weitere

Wertschöpfungseffekte erwartet. Das Konzept entlastet die Verkehrswege, reduziert die Umweltbelastung und sorgt für die pünktliche Lieferung von Waren.

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

Ja. Angesichts der prognostizierten Entwicklung des Gütervolumen auf Strassen und Schienen sind neue Lösungsansätze wichtig und notwendig. Das Platzangebot auf der Erdoberfläche ist beschränkt, ein Kapazitätsausbau zunehmend unmöglich. Globalisierung, technologischer Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden verändern zudem die Anforderungen an den Güterverkehr. Die Transporteinheiten in der Feinverteilung werden kleiner, Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem kann deshalb ein Beitrag für ein effizientes Verkehrssystem in und später auch zwischen den städtischen Zentren sein.

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?

Ja. Infra Suisse sieht es als eine zentrale Aufgabe des Staates, Rahmenbedingungen zu schaffen, die Innovationen ermöglichen. Er trägt damit zur Standortattraktivität sowie Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes bei. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nimmt der Bundesrat diese Aufgabe wahr. Die Vereinfachung der Genehmigungsprozesse durch ein Plangenehmigungsverfahren ist dabei von zentraler Bedeutung. Damit sich das privatwirtschaftliche Engagement rechnet, ist es entscheidend, dass das Gesetz die dafür nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist wichtig, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren sowie die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten über die Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands. Dies könnte in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Projekts gefährden.

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, der privatwirtschaftliche Charakter des Konzepts gilt es jedoch besondere Beachtung zu schenken. Die aufgeführten Zielsetzungen sind nachvollziehbar und unserer Ansicht nach sinnvoll. Der Nutzen für das Plangenehmigungsverfahren haben wir oben ausgeführt. Die raumplanerische Einbindung im Sachplan Verkehr trägt zu einer gesamtheitlichen und langfristigen Betrachtung bei. Sie stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden.

Das vorliegende Konzept besticht nicht nur durch seinen innovativen Charakter, sondern auch durch den Umstand, dass es sich vollumfänglich über private Investoren finanzieren will. Infra Suisse unterstützt die Absicht des Bundesrates, sich finanziell nicht zu beteiligen.

Darum muss der privatwirtschaftliche Charakter, etwa bei der Abwägung der Interessen, berücksichtigt werden. Ein Hub-Standort beispielsweise, der aus Sicht von öffentlichen Interessensvertretern optimal

ist, kann für das Unternehmen aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – unbedingt auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden. Insofern hat es sich von den gesetzlichen Grundlagen zum Bau von Eisenbahnen oder Nationalstrassen zu unterscheiden. Grundsätzlich erachten wir jedoch den Entscheid, sich bei der Ausgestaltung des UGÜTG an etablierte planerische und gesetzliche Vorlagen zu halten, als sinnvoll.

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja. Es ist grundsätzlich an den privaten Investoren zu beurteilen, ob ihr Konzept wirtschaftlich betrieben werden kann und ob sie Investitionen tätigen wollen. Es ist zudem möglich, dass neben CST auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten.

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

Ja. Dieses Aufgabenteilung hat sich bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung und der Hub-Standorte alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und Erbauer/Betreiber – 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.

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. Diese Unterscheidung erachten wir als sinnvoll und klar.

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

Nein, nicht im Rahmen der Genehmigung. Dadurch wird die Finanzierung von Projekten unnötig erschwert und verteuert. Insbesondere im Prozess der Genehmigung und Erstellung sind solche Sicherheiten eine Last. Die Anlage ist grundsätzlich so zu bauen, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder bei Bedarf in eine andere Nutzung überführt werden kann.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Es steht ausser Frage, dass die öffentlichen Anliegen beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind. Wie oben aufgeführt sind Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens trotzdem so gering wie möglich zu halten. Wir erachten diesbezüglich die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen

Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt 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) ein.

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

Nein.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Christian Wasserfallen
Präsident / Nationalrat



Matthias Forster
Geschäftsführer