

**UWA Musterstellungnahme  
Zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

*Autorin: Laura Schmid (VCS)  
Der Text steht frei zur Verfügung.*

Frist zur Einreichung: 10. Juli 2019

An: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch) (als pdf und Word-File)

Per Email an  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Ort, Datum

**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

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

Wir begrünnen die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives Gütertransportsystem. Unter der Bedingung, dass der Gütertransport in CST einen deutlich geringeren Energieverbrauch ausweist, sehen wir darin die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes und damit nachhaltigeres System zu verlagern. Als Ergänzung zur Schiene könnte so ein zweites umweltschonendes Gütertransportsystem entstehen. CST sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung der Güter, die Feinverteilung effizienter vorzunehmen und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung betrachten wir als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr. Auf diese Weise kann CST eine Chance bieten um als energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken.

Unsere Zustimmung zu CST gilt unter der Voraussetzung, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das vorliegende Konzept ist eine begrünnenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es

nicht bindend. Es ist daher von zentraler Wichtigkeit, dass Vorgaben gemacht werden, um sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden müssen.

- 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

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

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlagen in den Bereichen Plangenehmigungsverfahren, Sachplan und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen einverstanden. Es ist einleuchtend, dass der Bund den Bau und Betrieb der Anlage von CST nicht finanziell unterstützt, zumal CST keine finanzielle Unterstützung anstrebt. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, die Rolle der Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde wahrzunehmen. Dennoch sehen wir den absoluten Ausschluss einer finanziellen Beteiligung kritisch.

Wird ein aufwändiges Bauwerk wie CST erstellt, so muss auch der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist hochgradig ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu erbauen, und diese im Fall eines Konkurses still zu legen oder zurück zu bauen. Wir fordern aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht, sondern einen Weiterbetrieb durch den Bund oder ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen ermöglichen würde. Allenfalls wäre zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht der Infrastruktur zukommen würde, falls CST den Betrieb einstellen und die Anlage veräussern würde.

- 4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung? Im Speziellen:**

- a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja

- 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?**

Ja

- 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

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

Siehe Ausführungen zu Punkt 3

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir begrüssen insbesondere die Schaffung des Art. 9 Abs. 2 wonach der Bundesrat Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen kann, insbesondere zum Schutz der Umwelt (u.a.).

Wir befürworten CST unter der Voraussetzung, dass die Anlage einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das Konzept, wie es heute vorliegt, ist allerdings weder vollständig ausgereift noch bindend. Wir sehen das Risiko, dass CST viele ihrer jetzigen Versprechen in Bezug auf die Nachhaltigkeit brechen kann, ist die Anlage einmal errichtet. Es ist daher wichtig dass Garantien geschaffen werden. Insbesondere:

- Die Umweltbilanz von CST hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab, mit welchem das System betrieben wird. Heute versprechen die Projektanden von CST, das ganze System ausschliesslich mit Ökostrom zu betreiben. Der Ökostrom müsste nachweislich aus erneuerbaren Energiequellen stammen (Zertifizierung), eine andere Stromquelle würde die Ökobilanz deutlich verschlechtern.
- Das City-Logistik-Konzept muss konkretisiert werden. CST verspricht, durch die Bündelung der Güter und die Auslieferung in Elektrotransportern, die City Logistik zu verbessern. Dies soll zu einer Verringerung der Fahrten und zu einer insgesamt besseren Ökobilanz führen. Dieses Ziel begrüssen wir. Jedoch besteht auch hier das Problem, dass nötige Garantien fehlen, da das Konzept weder genügend ausgereift noch bindend ist. CST *muss* aus unserer Sicht zu einer effizienten und ressourcenschonenden Feinverteilung beitragen. Entsprechende Garantien und Kontrollmechanismen müssen geschaffen werden.

Wir erwarten von Seiten des Bundesrats, dass er diese Sicherheiten schafft, indem entsprechende Vorschriften gemäss Art. 9 Abs. 2 erlassen werden.

Wir vertreten zudem die Ansicht, dass für Gütertransportsysteme nicht ein eigener Sachplan zu schaffen ist. Vielmehr sollen sie in den Sachplan Verkehr integriert werden. Dieser Zugang ist dem Bestreben zuträglicher, alle Verkehrsmittel als ein System mit komplementären Teilen zu begreifen.

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

Uns fehlt eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Welche Ziele konkret für den Verkehr gelten, und wie diese erreicht werden sollen, ist zurzeit allerdings völlig offen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung offensichtlich von einem steten Wachstum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern. Vor diesem Hintergrund sind wir der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise die Erhöhung der LSVA. Im Rahmen einer Gesamtvision, wie sich der Energieverbrauch im Verkehr deutlich reduzieren lässt, sollten zudem weitere Massnahmen erarbeitet werden.

Wir erachten es deshalb als zwingend notwendig, dass der Bundesrat eine klare Vision aufstellt für einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehr der Zukunft, in Einklang mit den Klimazielen. Bis spätestens 2050 muss die vollständige Dekarbonisierung des Güterverkehrs

erreicht werden. Die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur soll der Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltige und effiziente Infrastrukturen dienen, nicht der ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs. Wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unterirdischen Gütertransporttunnel geschaffen werden, ist es zudem wichtig, auch die Pflicht zur Bündelung von Funktionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse