

FSU Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)
konsultationen@bav.admin.ch

Esther Casanova
info@f-s-u.ch
Chur, 14. Juni 2019

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellungnahme des FSU

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zum Entwurf des *Bundesgesetzes über den unterirdischen Güterverkehr* Stellung nehmen zu können.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

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

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU sieht Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Güterverkehrsinfrastruktur. Die Raumentwicklung und der Verkehr sind aktuell einem starken Wandel unterworfen, induziert aus einem Wachstum der Gesellschaft, auf Grund der Siedlungsentwicklung nach innen und auf Grund des technologischen und gesellschaftlichen Wandels. Trotzdem genießt das Thema bei den Bürgerinnen und Bürgern eine vergleichsweise geringe Aufmerksamkeit. Ob der Lösungsansatz mit einem neuen unterirdischen Gütertransportsystem richtungsweisend ist, kann nicht abschliessend bejaht werden.

Frage 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?

Falls der Bedarf nach einer unterirdischen Güterverkehrsanlage in einem Konzept nachgewiesen werden kann, unterstützen wir das Vorgehen durch ein Plangenehmigungsverfahren. Dadurch kann die Planungssicherheit für Kantone und potenzielle Investoren erhöht werden.

Hingegen können wir nicht nachvollziehen, weshalb eine unterirdische Gütertransportanlage gegenüber anderen Verkehrsträgern bevorzugt werden soll (Art.6). Den Kantonen soll demnach eine Frist von 3 Jahren für die Festsetzung von Hubs in den

2/4

kantonalen Richtplänen vorgegeben werden. Hingegen müssen heute Flächen beispielsweise für KV-Terminals Schiene-Strasse in den Richtplänen nicht zwingend gesichert werden. Dies erweckt den Eindruck, dass Hubs für den unterirdischen Güterverkehr gegenüber KV-Terminals vom Bund priorisiert werden.

Frage 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)?

Nein. Wir sind einverstanden damit, dass bei Bedarf die Bewilligung über ein Plangenehmigungsverfahren erteilt werden soll und dass der Bund keine finanziellen Mittel beisteuern soll.

Wir sind nicht einverstanden, dass ein eigenständiger Sachplan unterirdischer Güterverkehr geschaffen werden soll, der weder mit dem Sachplan Verkehr, Sachplan Schiene noch mit dem Sachplan Strasse abgestimmt ist.

*Frage 4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? im Speziellen:
a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Wir sind mit einem allgemeingültigen Gesetz einverstanden, sofern der Bedarf in einem Konzept und in einem Sachplan ausgewiesen ist.

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 sind der Meinung, dass in einem Sachplan auch der so genannte «Vor- und der Nachlauf» konzeptionell gelöst sein muss. Ein Sachplan kann nicht auf den Teil «unterirdischer Güterverkehr» beschränkt sein, ohne dass die Einbindung in die weitere Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt ist. Die konkrete Einbindung der oberirdischen Anlagen kann nicht losgelöst den Kantonen und Standortgemeinden überlassen 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?

Siehe Antwort 4b oben.

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

Im Sinne der Nachhaltigkeit ist es richtig, dass auch allfällige Nach- oder Umnutzungen oder Rückbauten vor Erstellung der Anlagen geklärt werden. Beim vorlie-

3/4

genden geplanten Tunnelsystem (ca. 500km lang) scheint ein Rückbau jedoch eher unrealistisch. Deshalb sollte die Eigentümerin der Anlage dazu verpflichtet werden aufzuzeigen, wie das Tunnelsystem alternativ genutzt werden könnte.

Frage 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Wir begrüssen das Innovationspotenzial, das in der Initiative privater Investoren steckt, ausdrücklich.

Wir erkennen auf Grund der Bereitschaft der Investoren, das Projekt mit eigenen Mitteln umsetzen zu wollen, einen hohen Handlungsbedarf in der weiteren Entwicklung der Güterverkehrsinfrastrukturen.

Wir erkennen ein grosses Potenzial, bei einer System-Evolution Nachfrageströme zu bündeln. Neue oder veränderte Infrastrukturen wirken sich räumlich aus. Ein konzeptionell veränderter Vor- und Nachlauf enthält grosse Potenziale, die Logistik im Siedlungsraum neu zu organisieren. In der Organisation dieses Vor- und Nachlaufes sehen wir grosse räumliche Wirkungen, die in der Vorlage weder konzeptionell gelöst noch ausreichend verbindlich geklärt sind.

Wir sind überzeugt, dass ein grundlegender Strukturwandel im Güterverkehr nötig werden wird, um anstehende Herausforderungen lösen zu können.

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

Wir erkennen ein Potenzial, in einem nationalen Güterverkehrskonzept die Infrastruktur des Güterverkehrs raumorientiert neu organisieren zu können. Ein Güterverkehrskonzept bedingt die Einbindung folgender Themen:

- Die Einbindung des so genannten Vor- und Nachlaufs muss in einem Konzept klar aufgezeigt und gelöst sein. Neue Distributionsformen (Drohnen, Emissionsarme und CO₂-freie Distributionssysteme wie Roboter, Cargobikes, etc.) müssen enthalten sein.
- Auch muss die Einbindung der internationalen Zulaufstrecken aufgezeigt werden, insbesondere, da mit der Neat / Alp Transit in den vergangenen Jahren Milliardeninvestitionen getätigt wurden, insbesondere um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können. Diese Infrastruktur muss in einem nationalen Logistikkonzept zwingend eingebunden sein.
- Weiter müssen in einem nationalen Güterverkehrskonzept die Schnittstellen der Rheinhäfen und die Luftfracht eingebunden sein.
- Die An- und Einbindung aller Regionen muss gewährleistet sein.
- Der Bezug zum Sachplan Strasse und zum Sachplan Schiene muss aufgezeigt werden.
- Ein nationales Güterverkehrskonzept muss mit dem Raumkonzept Schweiz abgestimmt sein

Die Siedlungsentwicklung nach innen führt zu zunehmenden Flächennutzungs- und Interessenskonflikten. Ein Sachplan Güterverkehr, welcher die oben aufgelist-

4/4

teten Teile enthält, kann ein geeignetes Instrument sein, um die Güterverkehrsinfrastruktur verbindlich weiter zu entwickeln. Ob es dazu auch eigene, neue unterirdische Güterverkehrsstrecken braucht, wird sich zeigen.

Wir hoffen, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag leisten können und würden uns über eine Fachdisziplin übergreifende weitere Diskussion freuen. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
FSU



Frank Argast
Präsident



Dr. Anita Grams
Vorstandsmitglied



Marc Schneiter
Vorstandsmitglied