

Fachverband Schweizer Raumplaner - Geschäftsstelle -6000 Luzern

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

Nathalie Mil / Julian M. Renninger  
info@f-s-u.ch  
Luzern, 17.05.2024S

## **Anhörung Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich des Sachplan Unterirdischer Gütertransport (SUG) und der Mitwirkung nach Artikel 19 RPV.

Die Arbeiten rund um den unterirdischen Gütertransport schaffen Bewusstsein über die Herausforderungen bei Planungen und Bauen im Untergrund. Auch im Untergrund sind eine raumplanerische Betrachtung, Koordination und Interessensabwägung nötig. Die geleistete Arbeit und Vertiefungen sind daher zu begrüßen und zu verdanken. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang auch die geplanten Anpassungen des Geoinformationsgesetzes zu nennen.

### **Feststellungen des Fachverband Schweizer Raumplaner/-innen FSU**

Der vorliegende Stand der Dokumente wirft zahlreiche Fragen auf, die nach Meinung des FSU vertieft geklärt werden sollten. Wir beschränken uns dabei auf drei Punkte: Die Wirkung, die Komplexität & Abstimmung sowie die langfristigen Folgen.

#### Wirkung:

In den Ausführungen fehlt der Nachweis der Flächen- und Energieeffizienz der neuen Infrastruktur. Es ist nicht nachvollziehbar, ob und wie der Güterverkehr auf der Strasse im Gesamten (nicht nur der Verkehr auf der Autobahn) abnehmen kann/wird. Insbesondere fehlen überzeugende Aussagen über den potentiellen Mehrverkehr an den Hubs und den induzierten Mehrverkehr. In der Regel erzeugen neue Infrastrukturen immer auch mehr Verkehr.

In den Unterlagen von CST wird darauf verwiesen, dass der schwere Güterverkehr auf der A1 um 30% entlastet wird, was nur eine Reduktion des Gesamtverkehrs um 3% entspricht. Sind drei Prozent Entlastung genug Wirkung für die Vielzahl an neuer Interessenskonflikten und Abwägungsentscheidungen? Zumal die Entlastung auf den Autobahnen einer Belastung rund um die Hubs gegenübersteht.

2/3

Somit stellt sich die Frage, ob die im Sachplan aufgeführten Ziele der effizienten Mobilität, tieferen Umweltbelastung und Förderung der Siedlungsqualität mit dem vorgeschlagenen Konzept wirklich erreicht werden können. Der heutige Verkehr findet auf der schon gebauten Infrastruktur statt. Das Ausweichen auf den Untergrund verlagert den Verkehr nur: Von den grossen Achsen mit Kapazität hin zur lokalen Mobilität rund um die Hubs. Hinzu kommt die Kosten des Baus einer neuen Infrastruktur: Die CO2 Kosten, die verstärkte Verdichtung und Nutzung des Bodens an den Hubs und Zugriffsstellen sowie die im Folgenden nötigen Anpassungen in der Strasseninfrastruktur rund um die Hubs. All diese Punkte sollten ebenfalls in den Interessensabwägungen berücksichtigt werden.

Zuletzt muss ein Hub neben wirtschaftlichen und geologischen Herausforderungen (Grundwasser, etc.) auch aus verkehrlicher Sicht Sinn machen. Ein Mehrverkehr und Ausbau von Folgeinfrastrukturen ist zu vermeiden. Insbesondere in den lokalen Räumen, in denen schon heute ein starker Nutzungsdruck auf den Strassen liegt. In den vorliegenden Unterlagen fehlen die dafür nötigen Ausführungen.

*Der FSU regt daher an, dass im SUG der verkehrliche Gesamtnutzen und die verkehrliche Auswirkung der lokalen Mobilität an den Hubs stärker in der Gesamtabwägung berücksichtigt werden. Ebenfalls sollte die Ressourcenkosten, Bodennutzung beim Bau und der induzierte Mehrverkehr stärker in der Interessenabwägung berücksichtigt werden.*

*Allgemein wünscht sich der FSU eine umfassende Bewertung und Gesamtbeurteilung im Vergleich zu Alternativen inkl. den dafür notwendigen Ressourceneinsatz. Zum Beispiel eine Optimierung und bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur (Schiene & Strasse), oder Massnahmen zur Verringerung des Güterverkehrs im Allgemeinen. Nur wenn die Alternativen nicht besser abschneiden, kann der Bau einer vollkommen neuartigen Infrastruktur in Erwägung gezogen werden.*

#### Komplexität & Abstimmung:

Die Arbeiten des SUG zeigen, wie der Sachplan die Komplexität und Vielfalt der Interessenabwägungen weiter erhöht. Aus Sicht der Raumplanung entstehen eine Vielzahl neuer Herausforderungen (z.B. Grundwasser, ...) und neue Abstimmungsebenen. Ein Ausweichen auf den Untergrund erhöht die Nutzungskonflikte, anstatt sie zu verringern. Im Licht der allgemein steigenden Komplexität rund um die Klimakrise und Flächendruck stellt sich daher die Frage, ob die vorgeschlagene Lösung der richtige Weg ist. Hierbei fällt auch die ungenügende Abstimmung mit anderen Sachplänen auf, insbesondere den Teil Infrastruktur Strasse. So ist mehr Abstimmungsbedarf mit geplanten oder diskutierten Bauten auf den Nationalstrassen nötig, um Synergien zu nutzen und den Mehrverkehr aus den Hubs optimal zu steuern. So zum Beispiel bei den Erweiterungen der N1 auf der Achse Härkingen-Winterthur oder den Erweiterungen N3/N4 (Westumfahrung Zürich) und N11 (Zürich Flughafen Kloten – Verzweigung Zürich Nord).

3/3

*Der FSU wünscht sich eine stärkere Abstimmung der Sachpläne untereinander. Nur so kann eine abgestimmte Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ermöglicht werden. Dafür braucht es mehr Zeit und eine Festlegung in den Sachplänen und nicht nur im Plangenehmigungsverfahren.*

Langfristige Folgen:

Uns scheint das Risiko eines Konkurses des Betreibers der Infrastruktur ein realistisches Szenario. Bei 3,4 Milliarden Franken für die Erste Etappe und 30 Milliarden für den geplanten Vollausbau fallen jährliche Unterhaltskosten von rund 140 Millionen bzw. 1.2 Milliarden Franken an (Annahme 4% der Baukosten). Eine langfristige Wirtschaftlichkeit ist mit hohen Risiken verbunden. Im Falle eines Konkurses ist anzunehmen, dass der Staat die Infrastruktur übernehmen muss.

*Der FSU regt daher an, mögliche Folge- oder Alternative Nutzungen zu prüfen und in der Abwägung der Routenführung und Standorte der Hubs sowie Zugriffstellen aufzunehmen.*

**Fazit**

Die Arbeiten im Rahmen des SUG zeigen, dass auch im Untergrund eine raumplanerische Betrachtung und Koordination notwendig ist. Bauten im Untergrund stehen immer auch im Wechselspiel zum Obergrund. Aus den oben aufgeführten Punkten sieht der FSU die geplante neue Infrastruktur kritisch. Bevor neue Infrastrukturen gebaut werden, sollten die vorhandenen Systeme (v.a. Schiene & Strasse) optimal genutzt werden. Zumal die neue Infrastruktur im Untergrund den Verkehr nur zu verlagern vermag: Von den grossen Hauptachsen mit viel Kapazität in die Siedlungsstruktur mit zahlreichen Nutzungskonflikten. Der FSU anerkennt die herausfordernde Situation der Logistik und möchte anregen alternative Konzepte zu den Vorschlägen im SUG zu prüfen, um so eine ganzheitliche Abwägung zu ermöglichen: Ist eine flächen- und energieeffiziente Logistik nur mit einer neuen Infrastruktur möglich? Dies vor allem auch mit Blick auf die E-Mobilität sowie den Modalshift im Personenverkehr, der die Kapazität auf den Strassen erhöht.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Punkte.

Freundliche Grüsse  
FSU



Francesca Pedrina  
Co-Präsidentin



Pierre-Alain Pavillon  
Co-Präsident