

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

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

28. Juni 2019

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die Grünliberalen begrüssen die Einführung von Rechtsgrundlagen, die es möglich machen, im Transportwesen neue, innovative Wege zu gehen, wenn sie wirtschaftliche Effizienz bei vergleichsweise geringer Umweltbelastung und geringem Verbrauch an natürlichen Ressourcen versprechen. Das Projekt Cargo sous terrain (CST) hat das Potenzial hierfür. Letztlich muss aber auch CST im Betrieb und anhand derselben wirtschaftlichen und ökologischen Kriterien wie andere Transportsysteme beurteilt werden.

Zum Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

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

Bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Güterverkehr wird für die nächsten Jahrzehnte ein starkes Wachstum vorausgesagt. Obschon zweifellos ein bedeutender Teil dieses Wachstums durch effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur aufgefangen werden kann, ist auch ein gewisser Bedarf an weiterer Infrastruktur vorhanden.

Dieser Bedarf kann teilweise mit unterirdischer Infrastruktur gedeckt werden. Der Bau unterirdischer Verkehrsinfrastruktur steht dabei in engem Zusammenhang mit der Entwicklung der oberirdischen Verkehrsinfrastruktur: wird Infrastruktur für den unterirdischen Gütertransport geschaffen, muss sich dies klar dahingehend auswirken, dass weniger oberirdische (Strassen-)Infrastruktur gebaut wird.

Im Weiteren ist das Potenzial des unterirdischen Gütertransports davon abhängig, ob später eine Vernetzung mit entsprechenden Anlagen im angrenzenden Ausland möglich wird – die erwartete Zunahme im Güterverkehr betrifft insbesondere den Transitverkehr. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass im europäischen Ausland keine vergleichbaren Rechtsgrundlagen für die Realisierung eines unterirdischen Gütertransports vorliegen. Umso wichtiger ist es, dass der Bundesrat bei unseren Nachbarstaaten, insbesondere Deutschland und Frankreich, sondiert, ob dort ebenfalls Überlegungen zum unterirdischen Gütertransport gemacht werden.

Wir erlauben uns abschliessend die Bemerkung, dass Frage 1 vermuten lässt, dass der Bundesrat vom Bedarf des unterirdischen Gütertransports nicht überzeugt ist. Sollte dies zutreffen, stehen die Zweifel des Bundesrats in einem gewissen Kontrast dazu, dass er vergleichsweise schnell vom Bedarf zusätzlicher oberirdischer Transportanlagen überzeugt zu sein scheint, auch wenn diese einen grösseren Landverschleiss mit sich bringen und teilweise durch die Einführung eines griffigen Mobility-Pricing substituiert werden könnten.

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, das Vorgehen scheint zielführend: Es gewährleistet einen einheitlichen und einfacheren Bewilligungsprozess.

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)?

Die Grünliberalen sind mit dem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren, dem neuen Sachplan und der Übernahme bewährter Regelungen einverstanden.

Was das Ziel des Bundesrates anbelangt, keine finanziellen Mittel einzusetzen, stellen sich verschiedene Fragen:

- Möchte der Bundesrat auch die indirekte finanzielle Unterstützung von CST ausschliessen? Wie stellt er sich etwa dazu, dass die SBB Cargo oder die Post als Stakeholder der Cargo sous terrain AG das Projekt CST finanziell unterstützen könnten?
- Gemäss dem erläuternden Bericht muss im Extremfall das bestehende oberirdische Schienenangebot reduziert werden. Dadurch könnte die Rentabilität bereits erfolgter Investitionen, die vom Bund mitfinanziert wurden, verkleinert werden. Falls sogar oberirdische Schieneninfrastruktur stillgelegt würde, wäre die Folge, dass der Bund seine Beteiligung an Güterverkehrsinfrastrukturen reduziert. Wie stellt sich der Bundesrat hierzu?
- Mit der Finanzierung grosser Verkehrsinfrastrukturen durch Private betritt der Bund Neuland. Während Private nicht in oberirdische Strassen- oder Schienennetze investieren können, wird ihnen dies mit dem vorliegenden Gesetz für ein unterirdisches Netz ermöglicht. Die Investitionsmöglichkeiten des Bundes resp. der öffentlichen Hand sind, wenn der Bundesrat eine finanzielle Beteiligung ausschliesst, vorliegend gerade umgekehrt. Diese jeweils eingeschränkten Investitionsmöglichkeiten von Privaten bzw. öffentlicher Hand werfen die Frage auf, ob die investierten Mittel volkswirtschaftlich optimal auf die jeweiligen Netze verteilt werden. Welche Überlegungen hat sich der Bundesrat zu einer Verkehrslandschaft gemacht, deren Infrastruktur teils privat, teils öffentlich finanziert wird?

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

Sicherheiten für den Fall, dass ein Projekt gemäss dem vorliegenden Gesetz nicht fortgeführt wird, sind angesichts der für die öffentliche Hand potenziell grossen Kostenfolge zentral. Die vorgeschlagene Regelung in Artikel 25 ist aus Sicht der Grünliberalen aber noch nicht optimal:

- Die Regelung ist nur auf das Szenario des Rückbaus ausgelegt. Denkbar ist aber auch, dass die Infrastruktur nach Beendigung ihres Betriebs gemäss dem vorliegenden Gesetz (umgebaut und) in anderer

Form weitergenutzt wird oder dass die von der Infrastruktur ausgehenden Sicherheitsrisiken anders als mittels Rückbau neutralisiert werden. Wir schlagen daher eine Formulierung vor, die auch andere Massnahmen als einen Rückbau ermöglicht.

- Im Weiteren setzt die Regelung voraus, dass «der Betrieb der Anlagen ... eingestellt» wird. Denkbar ist aber auch, dass die Anlagen gar nicht erst fertiggestellt werden und es somit nie einen Betrieb gibt, der eingestellt werden könnte. Auch in Bezug auf diesen Punkt sollte eine allgemeinere Formulierung gewählt werden.
- Wesentlich ist, dass die potenziellen Kostenfolgen für die öffentliche Hand und für Dritte (z.B. geologische Risiken) auf ein vertretbares Niveau reduziert werden. Welche Kostenfolgen für den Bund als vertretbar angesehen werden, hängt u.a. davon ab, ob der Bund sich finanziell an den unterirdischen Gütertransportanlagen beteiligt.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Die Grünliberalen sind der Ansicht, dass der Bundesrat den Bau unterirdischer Transportanlagen als Chance für eine Dämpfung des oberirdischen Verkehrsaufkommens und für eine Reduktion des Baus weiterer oberirdischer Verkehrsanlagen betrachten sollte. Die unterirdischen Gütertransportanlagen sollen nicht zusätzlich zu allem, was oberirdisch ohnehin schon geplant ist, gebaut werden. Vielmehr sollen sie als Chance für einen nachhaltigeren und effizienteren Gütertransport gesehen werden, der insbesondere zu einer geringeren Zubetonierung der Landschaft führt (Stichwort: Intelligenz statt Beton). Aus den Vernehmlassungsunterlagen ist der Wille des Bundesrats, in diese Richtung zu arbeiten, zu wenig zu erkennen.

In Artikel 9 des Vorentwurfs werden unter anderem die Anforderungen der Sicherheit geregelt. Es muss dabei sichergestellt werden, dass im Vergleich zu anderen Verkehrsträger gleich lange Spiesse bestehen. Unter Berücksichtigung allfälliger besonderer Sicherheitsanforderungen für unterirdische Anlagen sollen keine strengeren oder weniger strengen Vorgaben gelten, sodass es zu einem fairen Wettbewerb der Systeme kommen kann.

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

Die Grünliberalen vermissen in der Vorlage konkrete Ziele und Massnahmen zum ökologischen Ausgleich. Der Bau der Anlagen bedeutet Eingriffe in die Landschaft und in die Ökosysteme. Es ist richtig, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss (Art. 32 des Vorentwurfs), doch ist unsicher, ob das alleine genügt.

Zu wenig behandelt wird auch die Frage der Kontrolle ausländischer Investitionen in Schweizer Infrastruktur. Im erläuternden Bericht ist zwar die Rede davon, welche Empfehlungen und Erwartungen der Bundesrat geäussert hat. Dies ist aus Sicht der Grünliberalen jedoch nicht ausreichend. Vielmehr muss der Bundesrat eine Auslegeordnung schaffen, damit eine fundierte Diskussion zur Investitionskontrolle geführt werden kann. Dies gilt im Übrigen nicht nur für Investitionen in Infrastruktur, sondern – in einem breiten Gesamtkontext – auch für Investitionen in anderen Bereichen (z.B. Unternehmen mit grosser Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schweiz).

In Bezug auf CST sind etwa folgende Fragen zu erörtern:

- Ist unterirdische Verkehrsinfrastruktur weniger wichtig als oberirdische? Wenn nein, warum soll sich der Bund dann nicht daran beteiligen?
- Ist CST eine Infrastruktur von strategischer Bedeutung? Die Vernehmlassungsunterlagen erwecken den Eindruck, dass der Bundesrat diese Frage verneint. Wenn CST aber einmal gebaut ist und den Betrieb aufgenommen hat, ist es schwer vorstellbar, dass der unterirdischen Infrastruktur keine strategische Bedeutung zukommt.
- Möchte der Bundesrat ausländische Investitionen in strategische Infrastrukturen der Schweiz zulassen oder nicht? Falls ja, möchte er auch eine mehrheitlich ausländische Beteiligung zulassen? Falls nein, kann dieses Ziel nur mit Empfehlungen und Erwartungen erreicht werden?

Insgesamt erwecken die Unterlagen den Eindruck, dass sowohl der Wechsel des Bundes vom Infrastruktureigentümer zum Regulator als auch die Finanzierung strategischer (Verkehrs-)Infrastruktur (allein) durch Private zu oberflächlich behandelt werden. Diese wichtigen Themen müssen vor dem Erlass eines Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport fundiert aufgearbeitet werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.
Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jürg Grossen'.

Jürg Grossen
Parteipräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ahmet Kut'.

Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion