



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE](#)

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Vernier/Genf, 8. Juli 2019

Elektronischer Versand an: finanzierung@bav.admin.ch

Vernehmlassung: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Stellungnahme des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste Mobilitätsorganisation der Schweiz, danken wir Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport.

Allgemeine Bemerkungen

Der TCS begrüsst grundsätzlich den Entwurf eines Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. Präzisere Angaben zu den Abläufen des Genehmigungsverfahrens könnten die Planungssicherheit erhöhen.

Um den vom Bundesamt für Raumentwicklung prognostizierten Nachfrageanstieg nach Gütertransporten von 25-30 Prozent bis ins Jahr 2030 bewältigen zu können, braucht es innovative Mittel und Wege. Autonomes Fahren, Verkehrsmanagement und Platooning werden in Zukunft wohl teilweise Effizienzsteigerungen erlauben; diese werden aber nicht genügen. Ein weiterer Ausbau der Strasseninfrastruktur ist unerlässlich.

Als innovatives Projekt kann auch der unterirdische Gütertransport einen Beitrag an die Bewältigung der stark steigenden Nachfrage leisten. Ziel muss es sein, den unterirdischen Gütertransport möglichst umweltschonend, lärmarm und platzsparend in die Logistikkette einzubinden.

Mit Investitionskosten von 22 Milliarden ist das Projekt relativ teuer. Es muss klar sein, dass keinerlei öffentliche Gelder in cargo sous terrain (CST) fliessen. NAF und LSVA Gelder müssen explizit ausgeschlossen werden. Es darf auch keine Hintertür zur späteren Subventionierung geben. Der TCS vertritt klar die Auffassung, dass dieses Projekt privat finanziert werden muss.

Detail-Bemerkungen

Die Herausforderung der Feinverteilung

Innerstädtische Hubs dürfen nicht zu einer Verlagerung der Verkehrsproblematik aus dem Umland in das Zentrum führen. Die Feinverteilung muss weiter geklärt und koordiniert werden. Nur eine Bündelung und Verteilung durch einen Anbieter würde eine innerstädtische Verkehrsreduktion bringen¹. Die Herausforderung der Güterversorgung der verdichteten Städte wird weiterhin eine effiziente und sichere Strasseninfrastruktur verlangen. Diese wird die notwendige Kapazität auf den verkehrsorientierten Einfallachsen sichern (Schnittstellenproblematik) und dann auch Umfahrungen anbieten müssen, um den Transitverkehr aus den Zentren zu entfernen.

Monopolstellung vermeiden

Der Gesetzesentwurf erlaubt den diskriminierungsfreien Zugang (Art. 4) und ist an das Eisenbahngesetz angelehnt, was eine gute Basis für das Projekt darstellt, um den verschiedenen Logistikunternehmen fairen Zugang zu gewährleisten.

Finanzierung

Der TCS setzt sich dafür ein, dass keinerlei öffentliche Gelder, weder von Kantonen, Bund oder Städten und Gemeinden, in CST fliessen. Insbesondere NAF Gelder müssen der Finanzierung der Strasse dienen. Auch LSVA Gelder müssen explizit ausgeschlossen sein.

Der Bundesrat hat folgende Bedingungen² an CST gestellt „*c. Die Träger von CST sichern der Aktiengesellschaft die finanziellen Mittel, die für die Projektierung und Baubewilligung benötigt werden (mindestens 100 Millionen Franken), verbindlich zu (...) f. Der Bund unterstützt das Projekt nicht finanziell.*“ Dieser Grundsatz muss im Gesetzestext aufgenommen werden.

¹ Berichte von Infras zum Schlussbericht Zürich, 23. September 2016 Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen des Projekts Cargo Sous Terrain (CST) und dem erläuterndem Bericht des Bundesrates

² BBl 2019, Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, Erläuternder Bericht zur Vernehmlassungsvorlage vom 3. April 2019, Punkt 1.4.3, S. 10

Schlussbemerkung

Grundsätzlich spricht sich der TCS für eine neuartige, effiziente Logistik aus. Der TCS begrüsst cargo sous terrain als Lösung zu den heute bereits knappen Kapazitäten auf der Strasse, und um der immer steigenden Nachfrage nachzukommen.

Touring Club Schweiz



Peter Gdetschi
Zentralpräsident

Im Anhang: Fragenkatalog

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

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

Ja. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ist dringend nötig und wird zurzeit auch umgesetzt. Nichtsdestotrotz wird der Ausbau der Infrastrukturen nicht reichen, um die prognostizierten Verkehrszunahmen zu bewältigen. Der Bedarf einer möglichen Alternative ist darum gegeben.

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?

Die Koordination auf Bundesebene und die Anlehnung an das Eisenbahngesetz erscheint dem TCS sinnvoll. Der Gesetzesentwurf klärt die Kompetenzen von Kantonen und Bund und bringt Planungs- und Rechtssicherheit.

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 TCS spricht sich explizit dafür aus, dass keine öffentlichen Gelder, weder auf Bundes- noch auf Kantons- oder Gemeindeebene in das Projekt fliessen. Die Aufnahme von CST in den Sachplan Verkehr ist sinnvoll.

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja, der TCS begrüsst eine allgemeingültige Regelung für unterirdischen Güterverkehr.

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, die Raumplanung für CST ist in kantonaler Kompetenz zu belassen. Die Aufgabenteilung ist klar und bewährt. Es ist noch zu klären, ob Sachplan- und Richtplanverfahren in Kantonen und Bund nacheinander oder gleichzeitig anzusetzen sind. Parallele Verfahren, die aufeinander abgestimmt sind, sind effizienter. Dies ist im Gesetzesentwurf noch zu klären (Art. 6-8 und Ziff. 4.1.4. des erläuternden Berichtes).

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, die Kantone haben die lokale Kompetenz und sollen ihre Hoheit wahren. Die Anbindung der Hubs an das Hochleistungsstrassennetz und an Umfahrungen muss gewährleistet sein und wird auch Investitionen und Anpassungen in das öffentliche Strassennetz erfordern. Diese müssen koordiniert werden, um den Verkehrsfluss auf den Hauptachsen zu erhalten.

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

Eine Rückbaugarantie scheint nicht verhältnismässig. Diese kann verlangt werden, wenn CST in Betrieb ist. Der Art. 25 scheint ausreichend.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

CST bezweckt eine gewisse Entflechtung des Güterverkehrs. Dies ist zu begrüßen. Der TCS begrüsst den Netzgedanken und die Koordination durch den Bund.

Es scheint nicht verhältnismässig, dass die Kantone „mindestens zwei Varianten“ verlangen können (Art. 8). Dieser zusätzliche Planungsaufwand kann eingeschränkt werden.

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

Die Frage der Feinverteilung wird im Bericht erwähnt und muss weiter geklärt werden. Es darf nicht zu einer Umwälzung des Stückgutverkehrs auf die Agglomerationen kommen (Ziff. 6.8. des erläuternden Berichtes).