

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

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

2. Juli 2019

Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 3. April 2019 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eröffnet. Wir danken Ihnen, dass wir zur Vorlage Stellung nehmen können und äussern uns zu den gestellten Fragen wie folgt:

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

Die zunehmende Belastung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur, die damit verbundenen negativen Umweltfolgen und das prognostizierte Wachstum beziehungsweise der Strukturwandel des Logistiksektors bedingten innovative, effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Warenverkehrsströme.

Die Idee der ohne öffentliche Mittel auskommenden CST erscheint in diesem Zusammenhang als vielversprechend, zumal das geplante unterirdische Tunnelsystem nicht nur als Transportkanal, sondern auch als «Pufferraum» für zu transportierende Güter dienen soll. Die Ziele und damit auch die Vision der unterirdischen Güterlogistik, wie sie CST vorschwebt, liegen im Interesse der Kantone, weshalb die betroffenen Kantone bereits seit 2016 mit der privaten Trägerschaft und dem Bund an einer Weiterentwicklung von CST arbeiten.

Dabei wurde von kantonaler Seite stets betont, dass eine Integration des Projekts in die regionale Verkehrsplanung erst möglich sein wird, wenn die Standortevaluation und -sicherung weiter fortgeschritten sind und insbesondere für die City-Logistik konkrete Lösungsvorschläge vorliegen.

Noch sind uns mögliche konkrete Standorte zur Realisierung sogenannter «Hubs», insbesondere im Raum zwischen Oensingen und Wangen bei Olten, nicht bekannt. Auch vermag CST ihr City-Logistik-Konzept nicht zu konkretisieren. Auch ist uns nicht bekannt, wie CST mit der zentralen Herausforderung des Grundwasserschutzes umzugehen gedenkt.

Deshalb ist das Projekt in den erwähnten Punkten noch nicht soweit, als dass wir das Konzept von CST beurteilen können.

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. Der Kanton Solothurn hat seit Beginn der Diskussionen rund um CST stets den Standpunkt vertreten, dass eine kantonsübergreifende Infrastruktur zwingend ein einziges, bundesrechtliches Bewilligungsverfahren voraussetzt, dabei jedoch ein frühzeitiger Einbezug und eine aktive Mitgestaltung der betroffenen Kantone erfolgen muss. Wir begrüssen ausdrücklich, dass der Bund diesem Anliegen Folge leistet.

Der Entscheid des Bundes, sich nicht explizit hinter die eigene Gesetzesvorlage zu stellen und das weitere Vorgehen stattdessen von der Haltung der Kantone und der Logistikbranche abhängig zu machen, löst bei uns jedoch Irritationen aus und dürfte auch die Investoren von CST verunsichern.

Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Dies gilt umso mehr, als im Gesetz auf Art. 81 der Bundesverfassung Bezug genommen wird, wonach der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teiles des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben beziehungsweise ihre Errichtung unterstützen kann.

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)?

Im Grundsatz sind wir mit den Zielsetzungen einverstanden. Nicht zustimmen können wir der Idee der Planungskaskade «Sachplan, Richtplan, Plangenehmigungsverfahren». Der Sachplan des Bundes bezieht sich grundsätzlich auf dieselbe Planungsebene wie der Richtplan der Kantone. Es kann demnach nicht sein, dass auf Sachplanebene durch den Bund Räume für Anlagen (Hubs und Linienführung) für den unterirdischen Gütertransport festgelegt werden und darauf basierend die Kantone in ihren Richtplänen die aufwändige raumplanerische Interessenabwägung auf Basis eines Vorprojektes machen müssen.

Dass unterirdische Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung auf allen Ebenen vom Bund geplant und am Schluss bewilligt werden müssen, ist evident und muss auch im Interesse des Infrastrukturträgers sein.

Wir stützen jedoch die Absicht des Bundes, für Planung, Bau und Betrieb von unterirdischen Güteranlagen keine finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen und sich darauf zu beschränken, günstige Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Angebote zu schaffen.

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

a) Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Grundsätzlich können wir uns mit der vorgeschlagenen Form der Gesetzgebung einverstanden erklären.

Aus den Erläuterungen zur Vorlage geht jedoch nicht schlüssig hervor, warum sich unterirdische, spurgeführte Gütertransportanlagen nicht mit den vom Eisenbahngesetz vorgesehenen Instrumentarium planen und bewilligen lassen. Die Tatsache, dass die Linienführung unterirdisch erfolgt, überzeugt als Begründung für ein eigenständiges Gesetz nicht.

Ein eigenständiges Gesetz würde sich am ehesten mit Blick auf die City-Logistik begründen. In einer stark gebündelten City-Logistik soll ein entscheidender Mehrwert von Konzepten wie CST liegen. Dass sich diese Bündelung im hart umkämpften Wettbewerb auf der letzten Meile der Zustelllogistik ohne gesetzliche Grundlage realisieren lässt, ist zu bezweifeln.

Antrag: Der Bund klärt ab, ob die Sicherstellung einer funktionierenden Feinverteilung (City-Logistik) im Rahmen des E-UGüTG erfolgen kann oder ob es dafür einer anderen gesetzlichen Grundlage bedarf.

b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie die unterirdische Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?

Nein. Die Planungskaskade «Sachplan, Richtplan, Plangenehmigungsverfahren» macht keinen Sinn. Der Sachplan des Bundes bezieht sich grundsätzlich auf dieselbe Planungsebene wie der Richtplan der Kantone. Es kann demnach nicht sein, dass auf Sachplanebene durch den Bund Räume für Anlagen (Hubs und Linienführung) für den unterirdischen Gütertransport festgelegt werden und darauf basierend die Kantone in ihren Richtplänen die aufwändige raumplanerische Interessenabwägung auf Basis eines Vorprojektes machen müssen.

Dass unterirdische Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung auf allen Ebenen vom Bund geplant und am Schluss bewilligt werden müssen, ist evident und muss auch im Interesse des Infrastrukturträgers sein.

Antrag: Für unterirdische Gütertransportanlagen sollen, auf der Basis eines Sachplans des Bundes, dieselben Planungs- und Bewilligungsinstrumente gelten wie sie im Eisenbahnrecht oder im Nationalstrassenrecht zur Anwendung kommen.

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. Kommt man trotz Bedenken zum Schluss, ein eigenes Gesetz über den unterirdischen Gütertransport zu schaffen, ist das darin vorgesehene Plangenehmigungsverfahren so auszulegen, wie es im Eisenbahngesetz angelegt ist. Zu erwägen wäre auch, ob sich die Planungskaskade, welche im Nationalstrassenrecht angelegt ist, besser eignen würde (siehe oben).

Nicht erwähnt sind die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen unserer Meinung nach Teil der Plangenehmigung sein.

Zudem ist zu präzisieren, dass eine unterirdische Gütertransportanlage auch oberirdische Anlageteile aufweisen kann. Dabei dürfen nicht nur Hubs gemeint sein. Auch oberirdisch verlaufende spurgebundene Verbindungen, etwa von einem Hub zu einem Nebenhub, müssen vom Planungs- und Bewilligungsinstrumentarium des Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport erfasst werden.

Im Gesetz wird der Begriff der «Anlage» in verschiedenen Artikeln nicht konsistent verwendet. Der Anlagenbegriff in Art. 2 Abs. 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 8, Art. 10 oder Art. 24 kann jeweils unterschiedlich interpretiert werden. Gehören z.B. die Deponieanlagen bei allen Festlegungen im Gesetz dazu?

Antrag: Der Begriff der «Anlage» ist zu klären und im ganzen Gesetz konsistent zu verwenden. Die Gesetzgebung ist so auszugestalten, dass sie auch eine oberirdische Trassenführung umfasst.

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

Ja. Ein privatwirtschaftliches Projekt in der Grössenordnung einer unterirdischen Gütertransportanlage birgt finanzielle Risiken, die bei einem Scheitern nicht auf die öffentliche Hand beziehungsweise die Steuerzahler abgewälzt werden dürfen. Gemäss Art. 25 des Gesetzesentwurfs entscheidet die zuständige Behörde, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird. Wir erachten es als unerlässlich, dass ein solcher Entscheid in Absprache mit den betroffenen Kantonen gefällt wird.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verweisen diesbezüglich integral auf die Vernehmlassung der Bau-, Planungs-, und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) vom 14. Juni 2019.

Wir bitten Sie, unseren Anliegen und Anträgen Rechnung zu tragen und bedanken uns dafür bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Roland FÜRST
Landammann

sig.
Andreas ENG
Staatsschreiber