

Oktober 2019

Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Bericht zum Ergebnis der Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	3
1.1 Auftrag	3
1.2 Durchführung der Vernehmlassung	3
1.3 Darstellung der Ergebnisse der Vernehmlassung (vgl. Ziffer 3)	4
2 Generelle Haltung	5
3 Auswertung Stellungnahmen	7
3.1 Bedarf	7
3.2 Plangenehmigungsverfahren Bund	11
3.3 Zielsetzungen der Vorlage	14
3.4 Vorgesichlagene Lösung.....	18
3.5 Weitere Bemerkungen.....	33
4 Anhänge	39
4.1 Fragenkatalog.....	39
4.2 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	40

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte das UVEK am 3. April 2019, eine Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport durchzuführen. Auslöser dafür war ein Konzept des Fördervereins CST (Cargo sous terrain), verbunden mit der Bitte an den Bundesrat, ein neuartiges, privates unterirdisches Transportsystem für Güter mit einem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene zu unterstützen.

1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 3. April bis am 10. Juli 2019. Eingeladen waren insgesamt 160 Adressaten, nämlich: die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte, Berggebiete und Wirtschaft sowie zahlreiche Organisationen, primär aus der Transport- und Logistikbranche, dem Bausektor und den Umweltverbänden, zudem auch die Konferenz der Kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren BPUK (vgl. Anhang Ziffer 4.1). Zahlreiche weitere Interessierte (97) haben die Gelegenheit benutzt, Stellung zu beziehen. Gesamthaft sind 172 Rückmeldungen eingegangen, 167 davon haben Stellung bezogen.

	Adressaten	Stellungnahmen
Kantone und KdK	27	Eingegangen: 25 (ohne VS und KdK) Stellung bezogen: 23 (ohne UR und OW)
Politische Parteien (Bundesversammlung)	13	Eingegangen: 7 Stellung bezogen: 7 (SP, FDP, CVP, SVP, Grüne, GLP, BDP)
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete und Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	11	Eingegangen: 7 Stellung bezogen: 6 (Gemeindeverband, Städteverband, Economiesuisse, SGV, SGB, Travail Suisse)
Organisationen / Unternehmen inkl. BPUK und VöV	109	Eingegangene: 36 (Hinweis: ohne SBB Cargo) Stellung bezogen: 34 (ohne SBB, SKS)
Weitere	-	Eingegangen: 97 Stellung bezogen: 97
Total	160	Eingegangen: 172 Stellung bezogen: 167

1.3 Darstellung der Ergebnisse der Vernehmlassung (vgl. Ziffer 3)

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen Katalog von Fragen (vgl. Anhang Ziffer 4.2). Der vorliegende Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung wurde entsprechend der Reihenfolge und den Inhalten dieser Fragen strukturiert. Dadurch können sich Redundanzen ergeben, da einige Themen von den Stellungnehmenden mehrfach oder bei verschiedenen Fragen eingebracht wurden. Da mehrere der Fragen offen formuliert waren (z.B. Frage 1 Bedarf, Frage 3 Zielsetzungen), sind zahlreiche Antworten sehr breit und die Argumentation variabel formuliert, so dass eine (zahlenmässige) Kategorisierung sich als wenig sinnvoll erweist.

2 Generelle Haltung

Eine **klare Mehrheit** der Stellungnahmen **begrüssst die Vorlage des Bundesrats gemäss Vernehmlassung**. Das Konzept wird als **innovativ** und als **Chance** empfunden, kommende Herausforderungen beim wachsenden Güterverkehr zu bewältigen. Das Konzept wird zugleich als **subsidiäres System** neben dem heutigen Schienen- und Strassengüterverkehr verstanden. Damit spricht sich auch eine klare **Mehrheit** dafür aus, die **Arbeiten an der Planung und Verfeinerung des Konzepts und am Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr (UGüTG) fortzuführen**.

Des weiteren findet der Grundsatz, dass der **Bund keine Mitfinanzierung dieses privaten Projekts vorsieht, breite Zustimmung**.

Eine **kleine Minderheit** der Eingaben **lehnt ein neues System für den unterirdischen Gütertransport und ein neues Bundesgesetz dafür ab**, da der Glaube an eine Notwendigkeit, Finanzier- und Realisierbarkeit des Systems fehlt. Gemäss dieser Position sind vorderhand primär die **laufenden Ausbauten des heutigen Schienen- und Strassennetzes fortzusetzen**. Die Systeme und Angebote sind z.B. durch neue Technologien zu optimieren, um die Kapazitäten besser auszunützen und den wachsenden Verkehr bewältigen zu können.

Unter der grossen Mehrheit, welche das Konzept CST und das Bundesgesetz für den unterirdischen Gütertransport im Grundsatz begrüsst, bestehen in verschiedenen Fragen noch **Unklarheiten, kontroverse Auffassungen und Interpretationsspielräume**. Deshalb werden noch **Präzisierungen und Anpassungen im Gesetz oder dem Konzept von CST gefordert**. Bei den Anpassungsvorschlägen bestehen **je nach Position daher auch sich widersprechende Forderungen**.

Nicht einheitlich ist die Einschätzung, **ob und wie weit Bund und Kantone für eine private Infrastruktur wie Cargo sous terrain Vorgaben verkehrlicher und ökologischer Art machen sollen und dürfen**:

- Breite Kreise der Wirtschaft, Transport- und Logistikbranche (und CST selbst) weisen darauf hin, dass Cargo sous terrain im Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Schiene und vor allem Strasse steht und allzu weitreichende Vorgaben tendenziell die Kosten erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit des Projekts in Frage stellen. Diese Kreise plädieren deshalb für möglichst schlanke Verfahren und Zurückhaltung bei kostentreibenden Vorgaben.
- Auf der anderen Seite wird die durch CST in Aussicht gestellte positive ökologische Wirkung als zu wenig verbindlich empfunden; deshalb werden von den Kantonen, aber ebenso von ökologischen Kreisen zusätzliche verbindliche Vorgaben für das gesamte System (z.B. Einsatz von erneuerbaren Energien) sowie für die Feinverteilung bzw. das City-Konzept verlangt (Verlagerung und Bündelung des Verkehrs, Reduktion Lärm und Energieverbrauch).

Das vom Bundesrat vorgeschlagene Konzept **für die Planung und Bewilligung mit Sachplan (Bund), Richtplänen (Kantone) und einer Plangenehmigung des Bundes (PGV) findet im Grundsatz Zustimmung**. Im Einzelnen zeigt sich aber noch **Präzisierungsbedarf und vereinzelte kontroverse Auffassungen**:

- Ein breiter Konsens besteht darin, dass die **Rollenteilung zwischen Bund und Kantonen** auf Stufe Gesetz klar sein muss und noch präzisiert werden soll. Eine **strikte Stufengerechtigkeit** soll eingehalten, Redundanzen im Sach- und Richtplanverfahren sollen vermieden werden und diese Verfahren

sind grundsätzlich parallel und nicht gestaffelt auszugestalten. Die Kantone, Städte und Gemeinden sind frühzeitig und eng einzubeziehen. Der Aufwand sowohl für die Betreiber und die Kantone soll tief gehalten werden. Zahlreiche Rückmeldungen signalisieren einen Bedarf an Präzisierungen dieser Rollenteilung auf Stufe Gesetz.

- Verschiedene Anträge tendieren darauf, die **Rolle des Bundes zu stärken**; so wird z.B. von der Mehrheit der Kantone und der BPUK eine Koordination der Verfahren zwischen dem Sachplan- und der kantonalen Richtplanverfahren durch den Bund gefordert; grosse Teile der Transport- und Logistikbranche beantragen eine Ausweitung der Kompetenzen des Bundes in das kantonale Hoheitsgebiet und fordern die Bewilligung der Anschlüsse der Hubs an das lokale Verkehrsnetz durch den Bund statt die Kantone. Zwei der von CST direkt betroffenen Kantone (SO und AG) fordern, die Planung und Bewilligung des Systems ausschliesslich beim Bund zu konzentrieren.
- Die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats schliesst das **Instrument der Infrastrukturkonzession** (Bund) aus aufgrund der mangelnden Rechtsgrundlage und der Beibehaltung der Gleichstellung im heutigen System; diese Sicht wird von der Transport- und Logistikbranche (inkl. CST) geteilt; die Mehrheit der Kantone und die BPUK halten das Instrument aber für vorteilhaft und wünschen eine erneute Prüfung, ob eine Infrastrukturkonzession nicht eingeführt werden könnte.
- Die Regelung im Gesetzesentwurf gemäss Eisenbahngesetz, wonach die Kantone für die Bezeichnung von **Deponiestandorten** für das Aushubmaterial zuständig sind, findet bei den Kantonen keine Zustimmung. Die Verantwortung dafür soll im Sinne des Verursacherprinzips vielmehr den Betreibern der unterirdischen Anlage zufallen.
- Verschiedene Eingaben fordern mit Blick auf den Betreiber der unterirdischen Anlagen, Klärungen bei Fragen der **Haftung, Versicherungspflicht, Brandschutz und Wehrdienste**, wobei die heutigen Vorgaben von Kantonen und Gemeinden grundsätzlich Geltung haben sollen. Auf einen Präzisierungsbedarf wird auch im Bereich der **Enteignung und Entschädigung** hingewiesen.

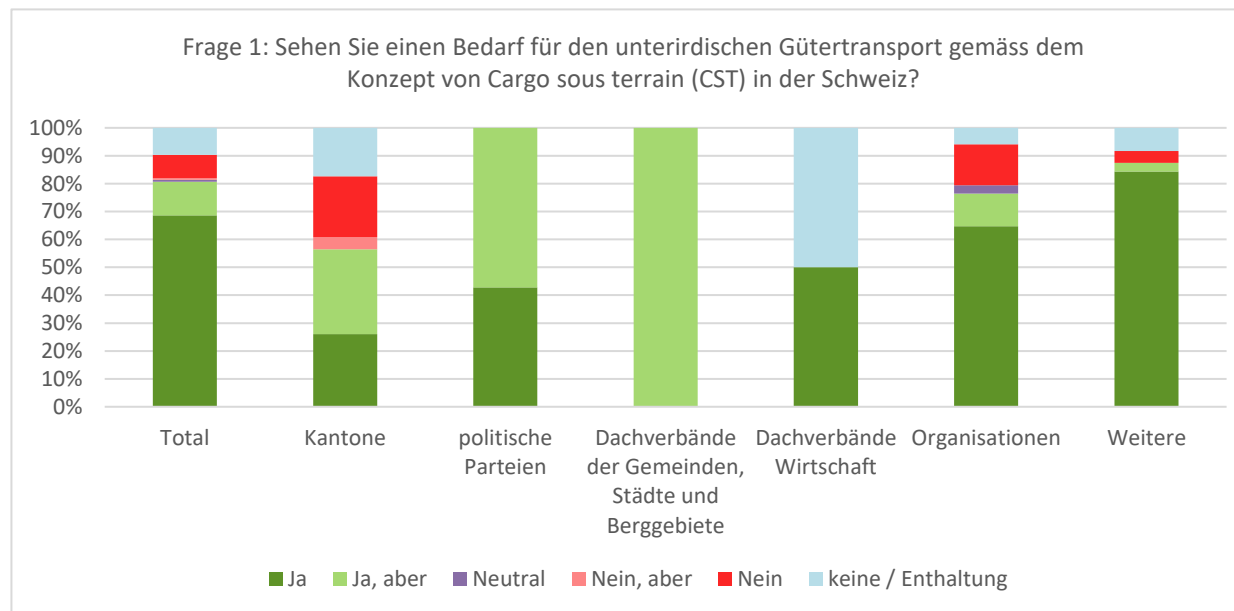
Breite Zustimmung findet der **Erlass eines allgemeingültigen Gesetzes** über den unterirdischen Gütertransport (statt eines „CST-Gesetzes“) und die damit verbundene Idee, Konkurrenz unter mehreren Betreibern zu ermöglichen, die Entstehung von parallelen unterirdischen Infrastrukturen aber zu vermeiden. Das damit verbundene **Gebot der Nicht-Diskriminierung findet ebenfalls Zustimmung**. Wiederum werden aber **Präzisierungen gefordert**, um die Begrifflichkeiten (Ausmass von Konkurrenz, Nicht-Diskriminierung, geforderte technische Kompatibilität) zu schärfen.

Eine **Mehrheit** der Rückmeldungen **teilt die Auffassung des Bundesrats**, dass beim privaten **Bau und Betrieb einer unterirdischen Transportanlage Risiken bestehen**, falls die Eigentümer oder Betreiber in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten oder in Konkurs gehen sollten. Diese **Risiken soll nicht die Allgemeinheit tragen**. Die **Regelung des Gesetzesentwurfs**, wonach der Betreiber in einem solchen Fall auf seine Kosten den Rückbau der Anlage vorzunehmen hat und der Bund dafür Sicherheiten einfordern kann, **findet jedoch keine mehrheitliche Zustimmung**. Zahlreiche Anträge schlagen alternative und offenere Lösungen vor, die sich weniger stark auf den Rückbau konzentrieren, sondern andere Lösungsansätze in den Vordergrund rücken (Weiterbetrieb der Anlage unter verschiedenen Modalitäten, Vorkaufsrecht Bund, technische Absicherung der stillgelegten unterirdischen Anlage etc.).

3 Auswertung Stellungnahmen

3.1 Bedarf

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



Grundtenor

Eine **klare Mehrheit** der Stellungnahmen ist der Auffassung, dass neue, innovative und nachhaltige Verkehrskonzepte grundsätzlich notwendig sind, um die Herausforderungen des wachsenden Güterverkehrs, überlasteter Infrastrukturen auf Schiene und Strasse sowie der Klimapolitik zu bewältigen. Ein unterirdisches Transportsystem, wie es das Konzept von Cargo sous terrain (CST) vorlegt, wird dabei als nachhaltige und innovative Option bezeichnet, die als Ergänzung zur bestehenden Schienen- und Strasseninfrastruktur weiter verfolgt werden sollte. Zahlreiche Eingaben fordern aber Präzisierungen im Gesetz oder beim verkehrlichen Konzept von CST; teilweise wird die Zustimmung an Bedingungen und Forderungen (z.B. ökologischer Art) geknüpft. Eine **Minderheit** sieht keinen Bedarf für ein neues Bundesgesetz sowie ein neues unterirdisches Gütertransportsystem und zweifelt an der Notwendigkeit, Finanzier- und Realisierbarkeit eines derartigen Konzepts. Im Vordergrund müsse die Optimierung der bestehenden Systeme stehen.

	Ja	Ja, aber	Neutral	Nein, aber	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	SZ, FR, SG, NE, VD, GE	ZH, ZG, SO, SH, AR, AI, AG		BL	BE, LU, BS, GR, TI	NW, GL, TG, JU
Parteien	CVP, FDP, SVP	BDP, GPS, glp, SP				
Dachverbände G, S & B		Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Städteverband				
Dachverbände Wirtschaft	Economiesuisse, SGV					SGB, Travail. Suisse
Organisationen	Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, SEV, Handelskammer beider Basel, HEV, LITRA, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bund, Post CH AG, railCare AG, SIA, Schw. Baumeisterverband, Secrétariat SEV Romand, strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF	Alpen-Initiative, BPUK, VCS, WWF	ASTAG		Planzer Transport AG, Pro Natura, SVI, transfair, VöV	VKG, WEKO
Weitere	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, Cargologic AG, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Zürcher Handelskammer, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, CS, Basellandschaftl. Kantonal-	Stadt Bern, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, schweizerische Energie-Stiftung			Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil	PUE, VSGP, FKS, Gebäudeversicherung BL, Stadt Gossau, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsitzen, CHGEOL

	bank, Monitron, bauenschweiz, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Swisscleantech, Pöyry, AF Toscano, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, Zürcher Kantonalbank, CST, ecos					
--	--	--	--	--	--	--

Im Einzelnen

Die **zustimmende Mehrheit** umfasst die Mehrheit der Kantone, alle politischen Parteien und Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie die Dachverbände der Wirtschaft (mit Ausnahme des SGB und Travail.Suisse) sowie das Gros der weiteren Organisationen. Diese Mehrheit begründet ihre Position mit unterschiedlichen Argumenten konzeptioneller Art. Als Stärke des Konzepts wird praktisch einhellig, wenn auch mit unterschiedlichen Gewichtungen, das unterirdische Transportsystem bezeichnet, das Verkehre bündelt, den Bodenbedarf reduziert und zugleich mit einem nachhaltigen und effizienten Konzept zur oberirdischen Feinverteilung verknüpft werden soll (City-Logistik). Auch der Umstand, dass das Konzept privatwirtschaftlich getragen und eine Finanzierung durch die öffentliche Hand weder erwartet noch vorgesehen wird, findet hohe Akzeptanz. Ebenso klar ist für die grosse befürwortende Mehrheit, dass ein unterirdisches Transportsystem wie CST nicht für den Transport aller Güter geeignet ist und nur ein subsidiäres System neben dem heutigen Schienen- und Strassengüterverkehr darstellen kann.

Verschiedene Stimmen begrüßen besonders, dass das Konzept dort eine Wirkung erwarten lässt, wo heute die drängendsten Verkehrsprobleme bestehen, nämlich auf der Ost-West-Achse sowie in den Agglomerationen (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, economiesuisse, SGV, Baumeisterverband, SIA). Eine ähnliche Sicht vertreten breite Kreise aus der Logistik- und Transportbranche sowie des Handels, welche aber zusätzlich die Vorteile beim flexiblen und zuverlässigen Transport von Kleingütern rund um die Uhr (wachsender online-Handel) und direkt zu den Konsumentinnen und Konsumenten hervorheben (u.a. grosse Logistiker wie Coop und Migros, IG Detailhandel Schweiz, Verband des Schweizerischen Versandhandels). Nicht wenige begrüßen ausdrücklich die private Initiative, welche hinter dem Konzept steht, und fordern auch vom Bund eine klare Positionierung dazu (insb. mehrere Kantone, BPUK, Gemeindeverband, Handelskammer beider Basel, HEV). Mehrere Eingaben halten angesichts des privat getragenen Konzepts jedoch fest, dass sie den Bedarf dafür letztlich nicht beurteilen können, sondern dies durch die interessierte Branche geschehen muss (vereinzelte Kantone und einige weitere Organisationen). SGB/Travail.Suisse sehen sich angesichts der vorliegenden Grundlagen nicht in der Lage abschliessend zu beurteilen, ob CST ihre Kriterien (Integration ins Gesamtsystem, Nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Glieder der Logistikkette und Beschleunigung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene) tatsächlich erfüllt.

Im Einzelnen bestehen unter der befürwortenden Mehrheit auch noch Einwände und Vorbehalte. Präzisierungen oder Anpassungen im Gesetz oder dem Konzept von CST werden gefordert (vgl. dazu auch die nachfolgenden Fragen). Zahlreiche Eingaben fordern einen konkreten Nachweis der geplanten Umsetzung der Feinverteilung (City-Logistik); besonders zu beachten ist dabei eine gute Einbindung der Hubs in die regionalen Verkehrssysteme und eine Mitwirkung der lokalen Behörden und Bevölkerung (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, BDP, glp, GPS, SP, Städteverband und weitere Organisationen). Verschiedene Eingaben fordern verbindliche Vorgaben im Gesetz, um die ökologischen Vorteile wie eine Verkehrsverlagerung, den Einsatz erneuerbarer Energien oder die Reduktion von Lärm und Energieverbrauch sicherzustellen (u.a. GPS, SP, SGB/Travail.Suisse, Alpen-Initiative, Pro Natura, SES, VCS, WWF). Mehrere Eingaben gehen davon aus, dass im Falle der Realisierung einer neuen unterirdischen Transportinfrastruktur der Ausbau der oberirdischen Strasseninfrastruktur reduziert und die oberirdischen Systeme auch in den Agglomerationen entlastet werden (u.a. glp, GPS, SP, Städteverband, weitere Organisationen).

Einzelne Stimmen vermissen u.a. vor dem Hintergrund der Klimaveränderung eine Gesamtsicht des Bundesrats für die Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrs und Massnahmen zu dessen Reduktion (u.a. GPS, Pro Natura, WWF), andere hegen Zweifel an der ökologisch positiven Gesamtwirkung des Konzepts und fordern eine unabhängige Ökobilanz (WWF) oder strategische Umweltprüfung (BE).

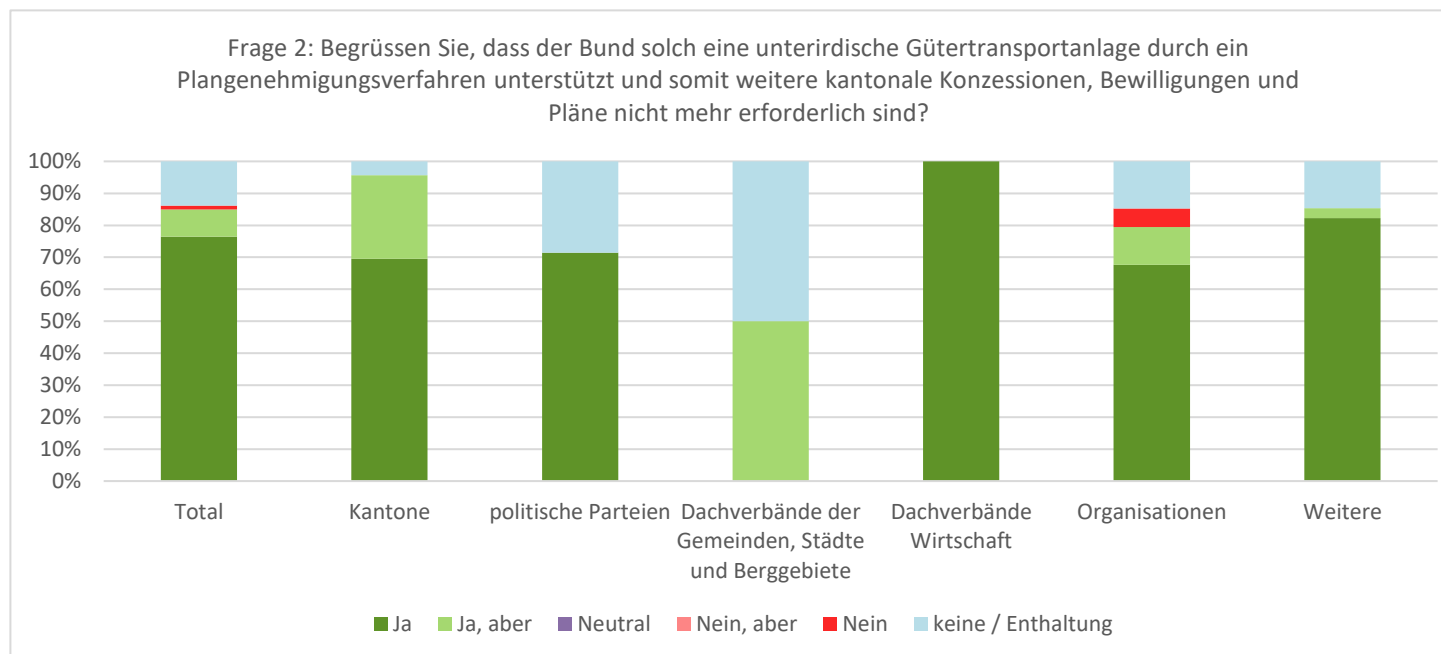
Einzelne befürwortende Stimmen gehen umgekehrt davon aus, dass auch mit der Realisierung eines unterirdischen Transportsystems weitere Ausbauen der Strasseninfrastruktur notwendig sein werden oder keine Benachteiligungen des Strassenverkehrs erfolgen dürfen (u.a. strasseschweiz, construction romande). Mehrere Stimmen fordern auch Vorgaben in Bezug auf eine sozialverträgliche Umsetzung des Konzepts in allen Gliedern der Transportkette (u.a. SP, SGB/Travail.Suisse, SEV). Andere Rückmeldungen beanstanden, dass Schnittstellen zu internationalen Transportsystemen im Konzept von CST fehlen (u.a. BS, NE, glp, SVI). Die Kantone GE und VD würden es begrüssen, dass eine Verbindung im Arc Lémanique als nächster Abschnitt eines unterirdischen Transportsystems vertieft studiert werden würde.

Auf der anderen Seite betonen breite Kreise der Transport- und Logistikbranche und weitere Stimmen (u.a. SGV, SVP), dass der Bund primär günstige Rahmenbedingungen für die vorgesehenen privaten Investitionen und schlanke, klar definierte Verfahren schaffen soll, um die Realisierung des privaten Projekts nicht zu gefährden. Die gleichen Stimmen und insbesondere die Träger des Projekts (CST, verschiedene Vertreter des Aktionariats) weisen darauf hin, dass sich ein unterirdisches Transportsystem im Wettbewerb mit anderen Systemen (Schiene, Strasse) befinde und weitere Auflagen im Gesetz die Kosten erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit des Projekts gefährden könnten (s. auch Frage 3). economiesuisse begrüsst die durch ein unterirdisches Transportsystem entstehende Belebung des Wettbewerbs und wendet sich gegen verzerrende oder lenkende Eingriffe oder ein politisches Pricing, z.B. um Verkehr gezielt von der Strasse auf das unterirdische Transportsystem zu verlagern.

Eine **Minderheit** der Eingaben beurteilt den Bedarf für ein unterirdisches Gütertransportsystem neutral (die ASTAG) oder negativ (u.a. ein paar Kantone, VöV und unter den weitere Organisationen insbesondere ein paar Bürger- & Einwohnergemeinden), obschon viele von ihnen durchaus die innovativen Ansätze des Konzepts erkennen. Diese Stimmen begründen ihre negative Sicht primär mit der bereits bestehenden Schienen- und Strasseninfrastruktur der Schweiz, welche gegenwärtig weiter ausgebaut und optimiert wird. Diese Optimierungen sollen mit dem Ziel einer besseren Ausnutzung der Kapazitäten fortgeführt werden. Ein Bedarf für ein drittes und ergänzendes System sowie ein neues Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ist deshalb aus ihrer Sicht zumindest vorderhand nicht gegeben (u.a. ein paar Kantone, VöV). Mehrere Stimmen zweifeln daran, dass das Konzept CST die erhoffte Wirkung (Verlagerung, Entlastung oberirdische Infrastrukturen und Agglomerationen) wird erzielen können und verneinen deshalb den Bedarf dafür (u.a. SVI, Planzer Transport AG). Die Bürger- & Einwohnergemeinde Boningen, ZVVU und die Gemeinde Wolfwil bezweifeln aufgrund der vorhandenen Informationen, ob die Lösung das Konzept von CST ist. Sie setzen den Fokus dabei auf den Grundwasserschutz.

3.2 Plangenehmigungsverfahren Bund

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?



Grundtenor

Eine sehr grosse Mehrheit der Eingaben zeigt sich mit dem vorgeschlagenen Vorgehen einverstanden. Ein einziges, einheitliches Bewilligungsverfahren auf Stufe Bund wird als Vorteil oder gar Voraussetzung bezeichnet, um eine unterirdische, kantonsübergreifende Transportinfrastruktur zu bewilligen und realisieren. Ein breiter Konsens besteht auch darin, dass die Kantone und Gemeinden vor allem bei der Planung der Linienführung und Standorte der Hubs frühzeitig und eng einzubeziehen sind.

	Ja	Ja, aber	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, JU	ZH, GL, BS, NE, VD, GE		TI
Parteien	CVP, FDP, GPS, glp, SP			BDP, SVP
Dachverbände G, S & B		Schweizerischer Gemeindeverband		Schweizerischer Städteverband
Dachverbände Wirtschaft	Economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse			
Organisationen	BPUK, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), Handelskammer beider Basel, LITRA, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bunds, Planzer Transport AG, Post CH AG, railCare AG, SIA, Schweizerischer Baumeisterverband, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF, VCS, WWF	Alpen-Initiative, SEV, SVI, VKG	transfair, VöV	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, Pro Natura, WEKO
Weitere	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, Carlogistic AG, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Zürcher Handelskammer, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, CS, Basellandschaftliche Kantonalbank, bauenschweiz, Flughafen ZH AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen, Panalpina, Schwendimann AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Swissscleantech, Schweizerische Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, Zürcher Kantonalbank, CHGEOL, CST, ecos	FKS, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen		Cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Stadt Bern, Monitron, VSGP, Gebäudeversicherung Baselland, Stadt Gossau, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten

Im Einzelnen

Eine **sehr grosse Mehrheit** ist einverstanden mit den im Gesetzesentwurf vorgesehenen Verfahren, das sich eng an die heutigen Regelungen im Bereich der Eisenbahn anlehnt. Demnach ist ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Stufe Bund für die Anlagen vorgesehen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen. Die gleiche breite Zustimmung erhält der damit verbundene Grundsatz, dass für ein unterirdisches Gütertransportsystem keine weiteren kantonalen Bewilligungen, Konzessionen und Pläne notwendig sein sollen. Diese Unterstützung ist bei **fast allen Kantonen, der BPUK, den politischen Parteien, den Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft ebenso festzustellen wie unter den weiteren Organisationen (inkl. Transport- und Logistikbranche).**

Die meisten Eingaben begründen ihre Zustimmung in erster Linie damit, dass für die Bewilligung einer kantonsübergreifenden, unterirdischen Infrastruktur ein einziges und einheitliches Bewilligungsverfahren auf Stufe Bund zwingend ist, um Rechts- und Planungssicherheit und schweizweit gleiche Bedingungen z.B. in Bezug auf Sicherheit oder Umwelt zu schaffen. Ferner wird betont, dass kantonale Bewilligungen die Verfahren verlängern könnten und u.U. die Realisierbarkeit eines derartigen Projekts grundsätzlich in Frage stellen würden.

Zahlreiche zustimmende Eingaben halten fest, dass der Einbezug der Kantone über das Plangenehmigungs- und Sachplanverfahren grundsätzlich gegeben ist. Die Abstimmung mit der kantonalen Raumplanung muss gemäss diesen Eingaben frühzeitig und intensiv erfolgen und vor allem bei der Planung der Linienführung und der Standorte der Hubs zum Tragen kommen. **Der Städteverband** fordert, dass in diese Abstimmung nicht nur die Kantone, sondern auch die Städte und Gemeinden einzubeziehen sind.

Der **Gemeindeverband** wiederum fordert, dass der Betreiber der Infrastruktur nicht nur (unverbindlich) eingeladen ist, bei der Planung eine Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Grundeigentümern zu pflegen, sondern dies zwingend tun muss. Zahlreiche Kantone (u.a. die direkt betroffenen AG und SO) und die BPUK fordern ausdrücklich - gerade angesichts der tragenden Rolle des Bundes in den Bewilligungsverfahren - ein klares Bekenntnis des Bundesrats zu einem unterirdischen Gütertransportsystem, falls die Kantone sich weiterhin dafür und für das entsprechende Bundesgesetz engagieren sollen.

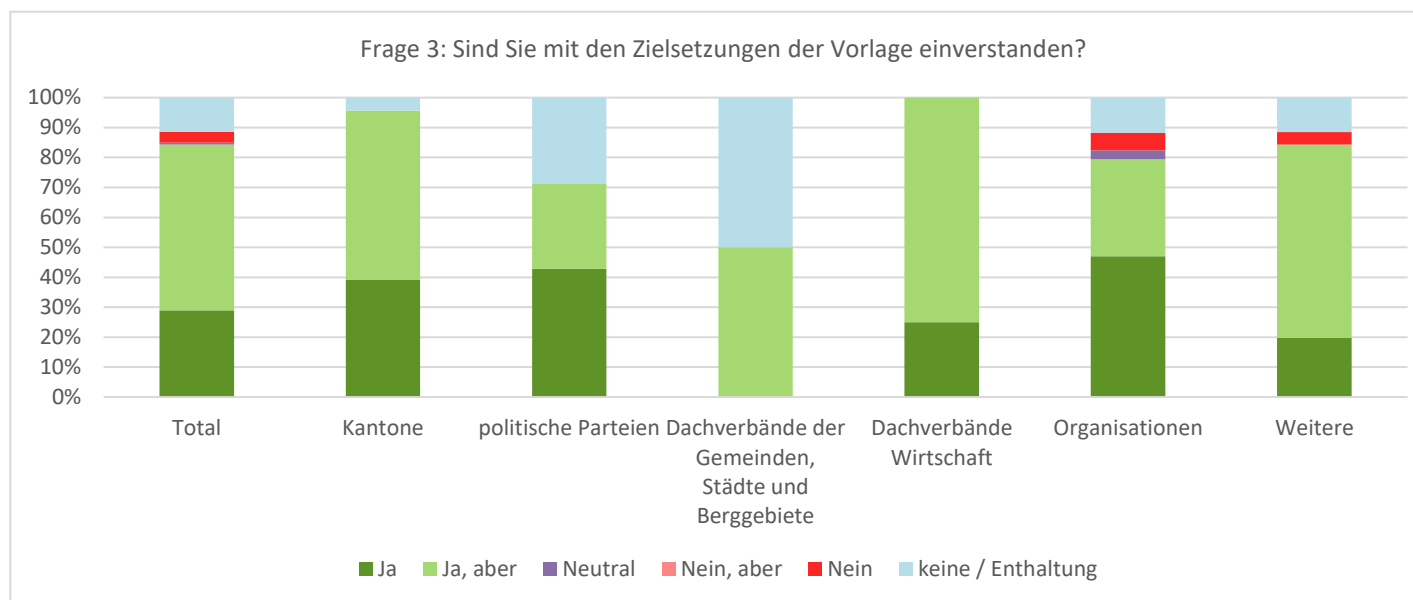
Mehrere Stellungnahmen halten fest, dass im Bereich des Brandschutzes von Anlagen und Gebäuden, die im Rahmen des PGV bewilligt werden, keine Verlagerung von Kompetenzen von den Kantonen auf den Bund stattfinden soll, da die Kantone auch für die Intervention (Feuerwehr, Polizei, Rettungswesen etc.) zuständig sind. Demnach sollen weiterhin kantonale oder kommunale Behörden die nötigen Schutzmassnahmen anordnen können (u.a. mehrere Kantone, Feuerwehr Koordination Schweiz FKS, Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen VKG).

Verschiedene Eingaben fordern weitere Ergänzungen und Präzisierungen im Gesetz, u.a. zu einzelnen Begriffen, zu den Instrumenten des Verfahrens sowie zur Klärung der Zuständigkeiten unter Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung (vgl. auch nachfolgende Fragen).

Die **kleine Minderheit**, welche die vorgeschlagene Lösung ablehnt, begründet dies mit ihrer grundsätzlichen Ablehnung des Konzepts und eines neuen Bundesgesetzes. Daher sind auch keine entsprechenden Verfahren festzulegen (VöV und transfair).

3.3 Zielsetzungen der Vorlage

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)?



Grundtenor

Die Zielsetzung in Bezug auf den rechtlichen Rahmen und die Planungs- und Bewilligungsverfahren finden im Grundsatz mehrheitlich Zustimmung. Demnach werden die planerischen Grundlagen im Sachplan (Stufe Bund) und in den Richtplänen der Kantone (v.a. detaillierte Linienführung sowie Standorte der Hubs) festgelegt. Die Bewilligung der Anlagen erfolgt durch das Plangenehmigungsverfahren auf Stufe Bund. Zwei direkt betroffene Kantone (AG, SO) fordern die Konzentration von Planung und Bewilligung ausschliesslich beim Bund, unter dem üblichen Einbezug der Kantone. Aus der Transport- und Logistikbranche und der verladenden Wirtschaft kommt die Forderung, bei einer privaten Infrastruktur wie CST in den Verfahren neben den öffentlichen auch die unternehmerischen Interessen im Gesetz angemessen zu berücksichtigen. Der Grundsatz, wonach sich die öffentliche Hand nicht an der Finanzierung des unterirdischen Transportsystems beteiligen soll, findet breite Akzeptanz. Allerdings fordern verschiedene Kreise eine etwas offenere Position, v.a. mit Blick auf allfällige wirtschaftliche Schwierigkeiten des Betreibers und den Weiterbetrieb der Infrastruktur in einem solchen Fall. Zudem soll die Rolle von staatseigenen oder staatsnahen Betrieben, die an CST beteiligt sind, geklärt werden.

	Ja	Ja, aber	Neutral	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	LU, SZ, NW, BS, BL, SG, GR, TG, JU	ZH, BE, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, NE, VD, GE			TI
Parteien	CVP, FDP, SVP	glp, SP			BDP, GPS
Dachverbände G, S & B		Schweizerischer Gemeindeverband			Schweizerischer Städteverband
Dachverbände Wirtschaft	SGV	Economiesuisse, SGB, Travail.Suisse			
Organisationen	Alpen-Initiative, Coop Schweiz (Basel), Handelskammer beider Basel, LITRA, Planzer Transport AG, railCare AG, SIA, SVI, Schweizerischer Baumeisterverband, FRS, TCS, transfair, VöV, VSLF, VKG, WEKO	BPUK, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bund, Post CH AG, Swiss Shippers Council, VAP, VCS, WWF	ASTAG	SEV, Secrétariat SEV Romand	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, Pro Natura
Weitere	Bürgergemeinde Wolfwil, AF-Consulting Switzerland AG, KEP+Mail, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transport AG, Emch Aufzüge, Centre Patronal, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, Basellandschaftliche Kantonalbank, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Stadt Gossau, GPG, lic. iur. Matthias Gmünder, ZH-Kantonalbank,	Beda Steiner AG, Swisscom, Cargologic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, constructionromande, Umweltfreisinnige St.Gallen, Zürcher Handelskammer, CS, bauenschweiz, Flughafen Zürich AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, Panalpina, Schwendimann AG, Swisscleantech, schweizerische Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, Einwohnergemeinde Oensingen, BKW, Infra Suisse, CST, ecos		Bürgermeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil	Cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Stadt Bern, Monitor, VSGP, FKS, Gebäudeversicherung Baselland, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, CHGEOL

Im Einzelnen

Bei der Frage nach den Zielsetzungen sind zum einen der rechtliche Rahmen, das Plangenehmigungsverfahren und der Sachplan, zum anderen die Finanzierung (keine Mittel vom Bund) zu unterscheiden. Äusserungen zu allfälligen finanziellen Sicherheiten für einen Rückbau der Infrastruktur, die vom Betreiber verlangt werden können (vgl. Art. 25 Gesetzesentwurf), sind unter Frage 4d behandelt.

Rechtlicher Rahmen, Plangenehmigungsverfahren, Sachplan:

Eine **deutliche Mehrheit** aller Eingaben stimmt den Zielsetzungen der Vorlage in Bezug auf den rechtlichen Rahmen und die vorgesehenen Verfahren im Grundsatz zu. Die Mehrheit der Kantone und die BPUK halten es für richtig, die planerischen Grundlagen stufengerecht mit dem Sachplan auf Bundesebene und den Richtplänen auf Kantonsebene festzulegen, mit anschliessender Genehmigung der Anlagen durch den Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Im Gegensatz dazu möchten die zwei Kantone Solothurn und Aargau die Zuständigkeiten und Koordination für die Festlegung der Hubstandorte und der Linienführung allein beim Bund zuordnen; sie lehnen eine Kaskade der Verfahren gemäss heutigem Verantwortungsbereich ab. Ein nationales Vorhaben muss aus ihrer Sicht auf allen Ebenen vom Bund geplant und am Schluss auch bewilligt werden. Die Kantone sollen in diese Verfahren (PGV, Sachplan) aber einbezogen werden. Kontrovers beurteilt wird die Frage, ob im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens weitere verbindliche Auflagen (z.B. in Bezug auf Energie oder Umwelt) gemacht werden sollen (vgl. Frage 1).

Auch breite Kreise der Transport- und Logistikbranche unterstützen das vorgesehene Konzept mit Plangenehmigungsverfahren und Sachplan grundsätzlich. Sie halten fest, dass eine hohe Rechts- und Planungssicherheit und schlanke Verfahren notwendig sind, um die privaten Investitionen sicherstellen zu können. Diese Kreise sowie weitere Stimmen (u.a. Baumeisterverband, bauenschweiz, Zürcher Handelskammer) stellen zudem fest, dass ein privates, im Wettbewerb stehendes Transportsystem nicht in jeder Beziehung mit einer öffentlichen Infrastruktur auf Schiene oder Strasse verglichen werden kann. Sie fordern deshalb Anpassungen auf Stufe Gesetz, damit die Interessen der Unternehmung neben öffentlichen Interessen (z.B. im Rahmen des PGV bei der Auswahl eines Hubstandorts) ebenfalls gebührend berücksichtigt werden können. Mehrere Eingaben plädieren dafür, im Gesetz einen Artikel über „Grundsätze und Ziele des Gesetzes“ einzufügen (analog zu Art. 2 Abs. 2 Gütertransportgesetz, GüTG). Darin sollen wichtige Prinzipien festgehalten werden, wie z.B. günstige Rahmenbedingungen für ein effizientes Zusammenwirken von Schiene und Strasse bei der City-Logistik, Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens etc. (u.a. economiesuisse, Cargo Forum Schweiz/VAP, Post CH AG).

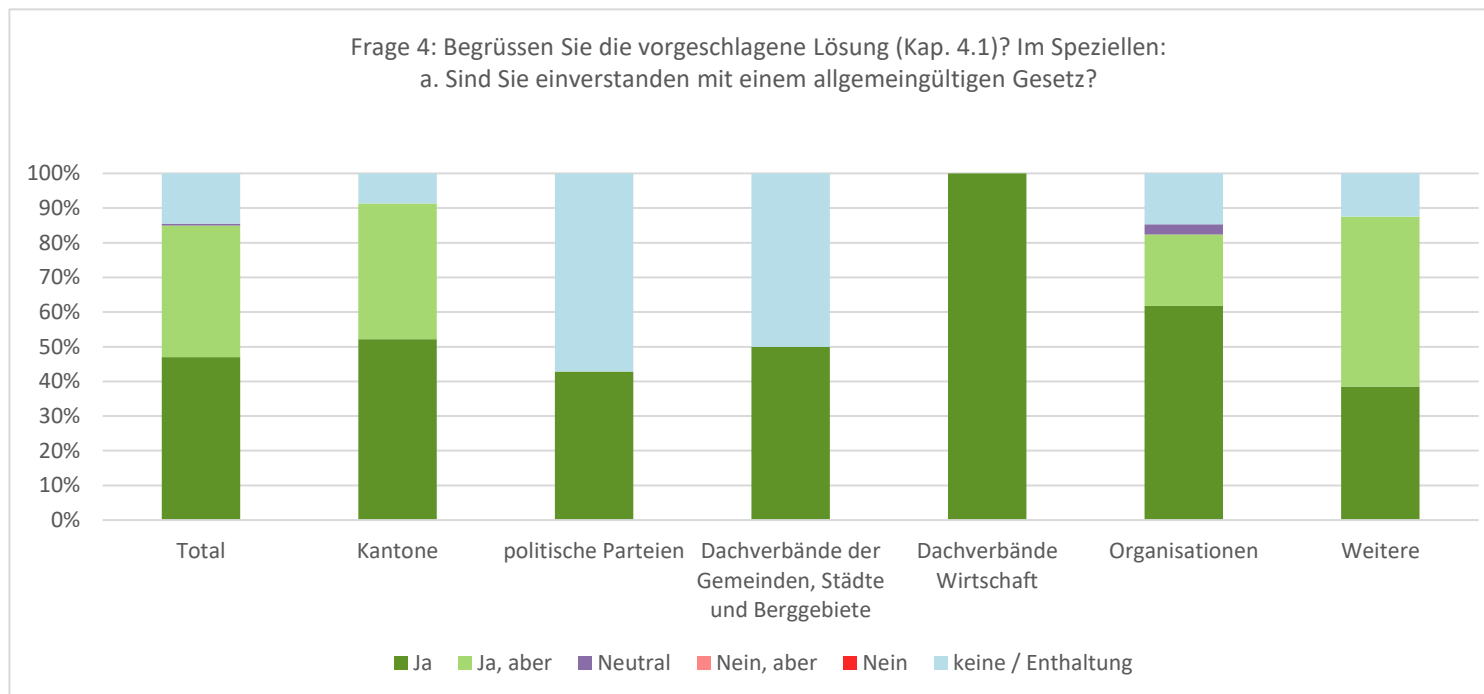
Finanzierung:

Eine **klare Mehrheit** der Eingaben ist mit dem Grundsatz einverstanden, wonach der Bund oder die Kantone und Gemeinden sich nicht an der Finanzierung des Projekts beteiligen. Demnach ist die Infrastruktur privat zu finanzieren und später privat zu betreiben; dem Bund und den Kantonen kommt die Rolle als Bewilligungsbehörden zu. Diese Sichtweise entspricht ausdrücklich auch breiten Kreisen der Transport- und Logistikbranche und dem Selbstverständnis von CST und der privaten Trägerschaft des Projekts. Mehrere Stellungnahmen fordern allerdings, dass die Rolle von staatseigenen oder staatsnahen Betrieben (wie z.B. SBB Cargo, Post), welche zur Trägerschaft von CST gehören, zu klären ist (u.a. glp, economiesuisse, Cargo Forum Schweiz/VAP). Da sie zur Trägerschaft von CST gehören, können sie Investitionen mitfinanzieren, stehen im Falle von wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Unternehmung aber auch in der Pflicht. Daraus können sich gemäss dieser Sichtweise indirekte wirtschaftliche Risiken für die öffentliche Hand ergeben.

Verschiedene Eingaben halten den kategorischen Verzicht auf eine Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand für zu rigoros oder vorschnell; dies einerseits mit Blick auf einen allfälligen Konkurs bzw. wirtschaftliche Schwierigkeiten und die Fragen des Weiterbetriebs bzw. Rückbaus der Infrastruktur (u.a. GPS, SP, SEV, mehrere Umweltorganisationen, s. Frage 4d), andererseits auch mit Blick auf grundsätzliche Fragen. So weist der Gemeindeverband darauf hin, dass CST als private Infrastruktur zwar wirtschaftliche Risiken birgt, sich aber dennoch dereinst zu einem Verkehrsträger mit Systemrelevanz entwickeln könnte; im Falle von wirtschaftlichen Schwierigkeiten dürfen am Schluss nicht die Gemeinden zum „Restfinanzierer“ des Systems werden. Daher ist nach Auffassung des Gemeindeverbands eine geringe Beteiligung aller föderalen Ebenen vorzusehen. Auch die grünliberale Partei (glp) fordert eine Klärung der Position des Bundesrats. So ist es z.B. gemäss glp volkswirtschaftlich u.U. nicht optimal, wenn oberirdische Infrastrukturen von Schiene und Strasse offenbar grundsätzlich durch die öffentliche Hand, eine unterirdische Infrastruktur aber privat finanziert wird.

3.4 Vorgeschlagene Lösung

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



Grundtenor

Eine grosse Mehrheit ist einverstanden mit einem allgemeingültigen Bundesgesetz an Stelle eines Spezialgesetzes für CST. Die Absicht, unter verschiedenen Betreibern Konkurrenz zuzulassen, aber den Bau von parallelen unterirdischen Infrastrukturen zu vermeiden, findet hohe Akzeptanz. Das Gleiche gilt im Grundsatz auch für das vorgesehene Diskriminierungsverbot, wobei die Positionen bei dessen Interpretation noch auseinander gehen, weil bezüglich der Verkehrsreduktion eine Bündelung begrüssenswert wäre. Zahlreiche Kantone und die BPUK fordern das Instrument der Infrastrukturkonzession noch einmal zu prüfen. Breite Kreise der Transport- und Logistikbranche (inkl. CST) lehnen dies aber ausdrücklich ab und fordern möglichst schlanke und einfache Verfahren.

	Ja	Ja, aber	Neut- ral	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	ZH, LU, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SG, TG, NE, GE	BE, ZG, SO, SH, AR, AI, AG, JU, VD			GR, TI
Parteien	CVP, glp, SP				BDP, FDP, GPS, SVP
Dachverbände G, S & B	Schweizerischer Gemeindeverband				Schweizerischer Städteverband
Dachverbände Wirt- schaft	Economiesuisse, SGV, SGB, Travail. Suisse				
Organisationen	Alpen-Initiative, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, SEV, Handelskammer beider Basel, Migros-Genossenschafts-Bund, Planzer Transport AG, Post CH AG, SIA, Schweizerischer Baumeisterverband, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, transfair, VöV, VAP, VKG, VCS, WEKO, WWF	BPUK, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, railCare AG, SVI, Swiss Shippers Council	VSLF		Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, LITRA, Pro Natura
Weitere	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Zürcher Handelskammer, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, Basellandschaftliche Kantonalbank, bauenschweiz, Panalpina, Schwendimann AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, FKS, Swisscleantech, schweizerische Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, ZH-Kantonalbank, CST, ecos	Cargologistic AG, Rehnus Logistik AG, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, Credit Suisse, Cargo Tube, MS Direct AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen,			Cemsuisse, CSD-Holding SA, PUE, Stadt Bern, Monitor, Flughafen Zürich AG, VSGP, Gebäudeversicherung Baselland, Stadt Gossau, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, CHGEOL

		Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil			
--	--	--	--	--	--

Im Einzelnen

Gemäss Vernehmlassungsvorlage ist ein allgemein gültiger Erlass (kein „CST-Gesetz“) für den unterirdischen Gütertransport vorgesehen. Dieses allgemein gültige Bundesgesetz soll, gekoppelt mit dem darin enthaltenden Diskriminierungsverbot und dem vorgesehenen Sachplanverfahren, verhindern, dass mehrere *parallele* unterirdische Gütertransportsysteme entstehen. Gleichzeitig soll aber ermöglicht werden, dass einzelne Teile des vorgesehenen Netzes durch unterschiedliche Betreiber geplant, gebaut und betrieben werden. In diesem Fall sollen die Anlagen technisch kompatibel sein; gemäss Artikel 9 des Gesetzesentwurfs kann der Bundesrat dazu Vorschriften erlassen.

Eine **deutliche Mehrheit** der Stellungnahmen stimmt dem Konstrukt mit einem allgemein gültigen Bundesgesetz grundsätzlich zu. Dies gilt für die Stellungnahmen der Kantone, politischen Parteien, der Dachverbände der Städte, Gemeinden und Berggebiete und der Wirtschaft sowie weiterer Organisationen. Ein allgemein gültiger Erlass ist laut dieser Mehrheit flexibler und offener für die Zukunft, erlaubt eine Gesamtsicht sowie ein Engagement mehrerer Betreiber bei gleichzeitiger Sicherstellung von technisch kompatiblen Systemen. Einzelne Stellungnahmen fordern einen erweiterten Geltungsbereich des Gesetzes, indem es nicht nur für nicht-palettierbare Güter gemäss Konzept CST, sondern auch für andere Transporte bzw. andere Arten von Gütern offen sein soll. In diesem Fall sollen auch parallele Infrastrukturen möglich sein (usic, Cargo Forum Schweiz/VAP).

Das im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Diskriminierungsverbot (Art. 4) wird im Grundsatz ebenfalls **mehrheitlich** begrüsst, da es eine Voraussetzung bildet, damit Konkurrenz entstehen kann. Allerdings zeigen zahlreiche Stellungnahmen, dass das Diskriminierungsverbot und weitere zentrale Begriffe des Gesetzes in diesem Zusammenhang unterschiedlich interpretiert oder als unklar empfunden werden. Damit verbunden sind eine Reihe von Hinweisen und Forderungen.

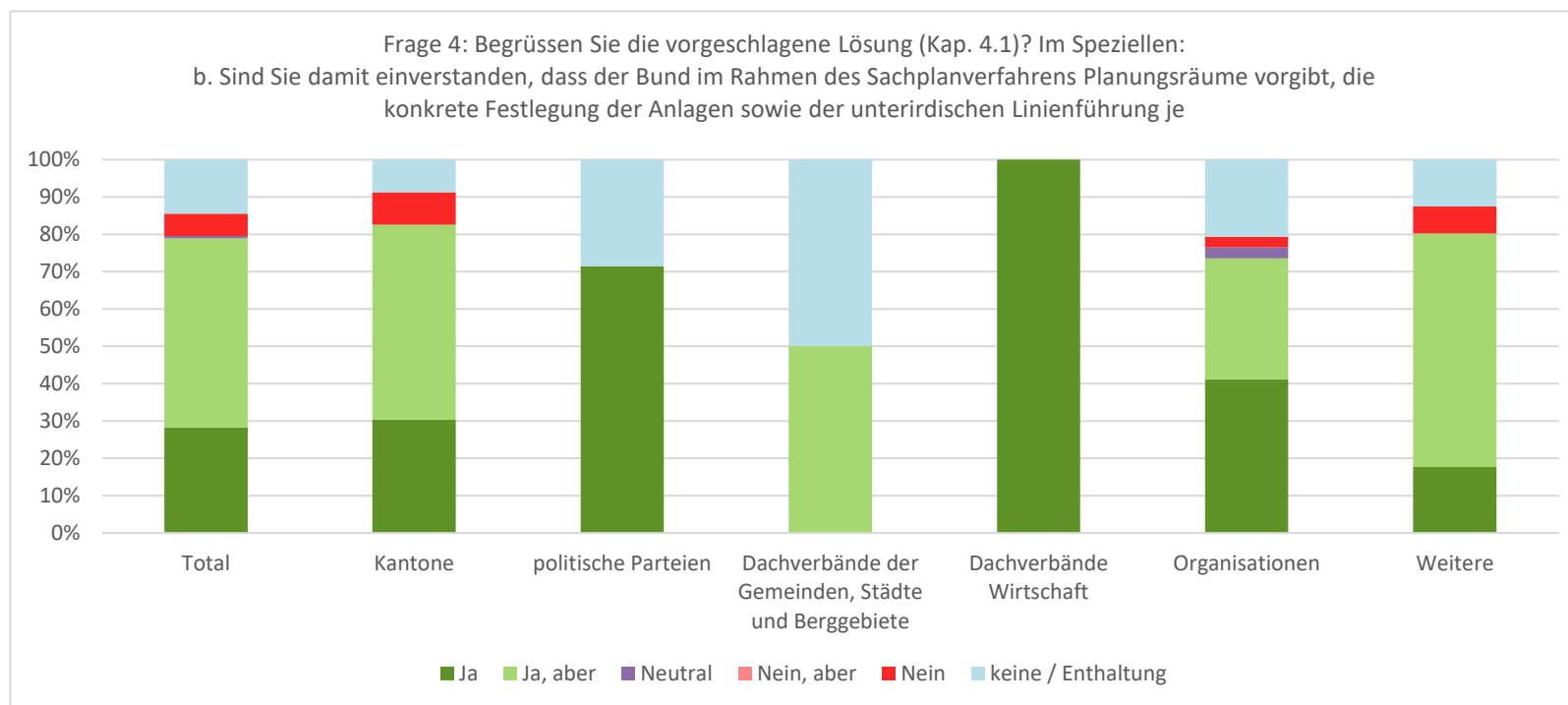
Der Kanton Zürich fordert etwa, den Begriff und die Umsetzung des Diskriminierungsverbots genauer zu definieren. Für die SP ist der diskriminierungsfreie Zugang von grosser Bedeutung; die technischen Systeme sollen (zwingend) kompatibel sein, damit der diskriminierungsfreie Zugang dazu auch tatsächlich möglich ist. Zahlreiche Stellungnahmen (u.a. Mehrheit der Kantone, BPUK, Gemeindeverband) stimmen einem Diskriminierungsverbot im Grundsatz zwar zu, beurteilen es aber kritisch oder ablehnend, wenn es auch für den Zugang zu den Hubs gelten soll. Dies könnte aus ihrer Sicht die angestrebte Bündelung der Zugangsverkehre torpedieren, welche die Voraussetzung bildet, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und ökologische Vorteile zu erzielen. Daraus entsteht die Forderung, dass die Existenz eines nachhaltigen Konzepts der Feinverteilung (City-Logistik) als Voraussetzung für die Erteilung der Plangenehmigung auf Stufe Gesetz festzulegen ist (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, Städteverband, SVI). Der Bund hat dabei zu klären, ob sich diese Forderung im Rahmen des vorgeschlagenen Gesetzes erfüllen lässt oder ob dafür eine andere Gesetzesgrundlage nötig ist (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK). Auch breite Kreise aus der Transport- und Logistikbranche sowie CST selbst begrüssen das Diskriminierungsverbot im Grundsatz. Zugleich legen sie ihre Interpretation dar und betonen, dass es sich beim Konzept CST um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb) handelt und andere Betreiber nicht selbst mit eigenen Fahrzeugen und Waren von Dritten im Tunnel und auf der Infrastruktur von CST verkehren können. Das Diskriminierungsverbot kann demnach aus ihrer Sicht nicht die Bedeutung haben, dass verschiedene Anbieter mit ihren Fahrzeugen direkten Zugang zu den CST-Infrastrukturen haben; hingegen sollen die Kunden einen freien Zugang unter gleichen Bedingungen (nicht diskriminierend) zu den Transportdienstleistungen von CST von A nach B haben.

Mehrere Eingaben weisen auf Unklarheiten hin, was genau unter dem Begriff der zu gewährleistenden technischen Kompatibilität zu verstehen ist und wie weit diese reichen soll. Sie fordern deshalb, den Begriff genauer zu definieren (u.a. mehrere Kantone, BPUK, SVI, Verband Schweizerischer Kantonalbanken). Breite Kreise der Transport- und Logistikbranche (inkl. CST selbst) halten es für wichtig, dass die Diskriminierungsfreiheit sowie die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten werden, so dass keine parallelen Systeme entstehen. Sie gehen davon aus, dass CST als erstes Unternehmen ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird. Deshalb ist aus ihrer Sicht sicherzustellen, dass später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen werden. Eine andere Sicht enthält die Stellungnahme von economiesuisse, wonach das vorgeschlagene Gesetz ein Maximum an Offenheit und Flexibilität enthalten soll. Die Kompatibilität von Transportsystemen entsteht gemäss dieser Eingabe aus dem Markt heraus und ist ein zentrales Interesse der Betreiber und Nutzer. Es ist deshalb nicht nötig, im Gesetz Kompatibilität zu fordern und zu regulieren; eine Systemführerschaft über alle eventuell entstehenden unterirdischen Transportsysteme durch CST ist aus dieser Sicht nicht wünschenswert.

Unterschiedliche Positionen bestehen auch beim Instrument der Infrastrukturkonzession. Während der Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage darlegt, dass keine rechtliche Grundlage für eine Infrastrukturkonzession besteht und das Instrument auch in der Transport- und Logistikbranche (inkl. CST selbst) als unnötig empfunden und abgelehnt wird, fordern die Mehrheit der Kantone und die BPUK analog zu Artikel 5 des Eisenbahngesetzes das Instrument der Infrastrukturkonzession zu prüfen. Mit diesem Instrument, so ihre Begründung, können der diskriminierungsfreie Zugang und weitere zentrale Elemente (z.B. auch die Frage des Rückbaus) einfach geregelt werden.

Nicht einverstanden mit einem allgemein gültigen Erlass zeigt sich der Schweizerische Hauseigentümerverband (HEV). Er unterstützt zwar die Vorlage und das Konzept CST, vermisst aber die Berücksichtigung der Interessen der Immobilienbesitzer. Diese sind je nach technischem System der unterirdischen Anlage (insb. Tiefe der Tunnel) unterschiedlich stark betroffen. Deshalb gibt der HEV einem CST-spezifischen Gesetz den Vorzug.

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



Grundtenor

Das vorgeschlagene Konzept, wonach der Bund im Sachplan Planungsräume festlegt, die Kantone gestützt darauf die konkrete Linienführung und die Standorte von Anlagen in ihren Richtplänen festlegen, findet breite Zustimmung. Allerdings werden zahlreiche Präzisierungen im Gesetz gefordert, insbesondere sind die Stufengerechtigkeit strikt einzuhalten und Redundanzen unter den Instrumenten zu vermeiden. Gemäss vielen Stellungnahmen ist es nicht klar, ob die Verfahren parallel oder gestaffelt geführt werden sollen, wobei eine klare Präferenz für parallele Verfahren sichtbar ist. Von den Kantonen und der BPUK wird die Forderung erhoben, dass der Bund (BAV) die kantonale Planung in den Richtplänen zeitlich und inhaltlich koordinieren muss. Eine Minderheit fordert, die Planung und Bewilligungen ausschliesslich auf Stufe Bund anzusiedeln, da es sich bei CST um eine übergeordnete, nationale Infrastruktur handelt.

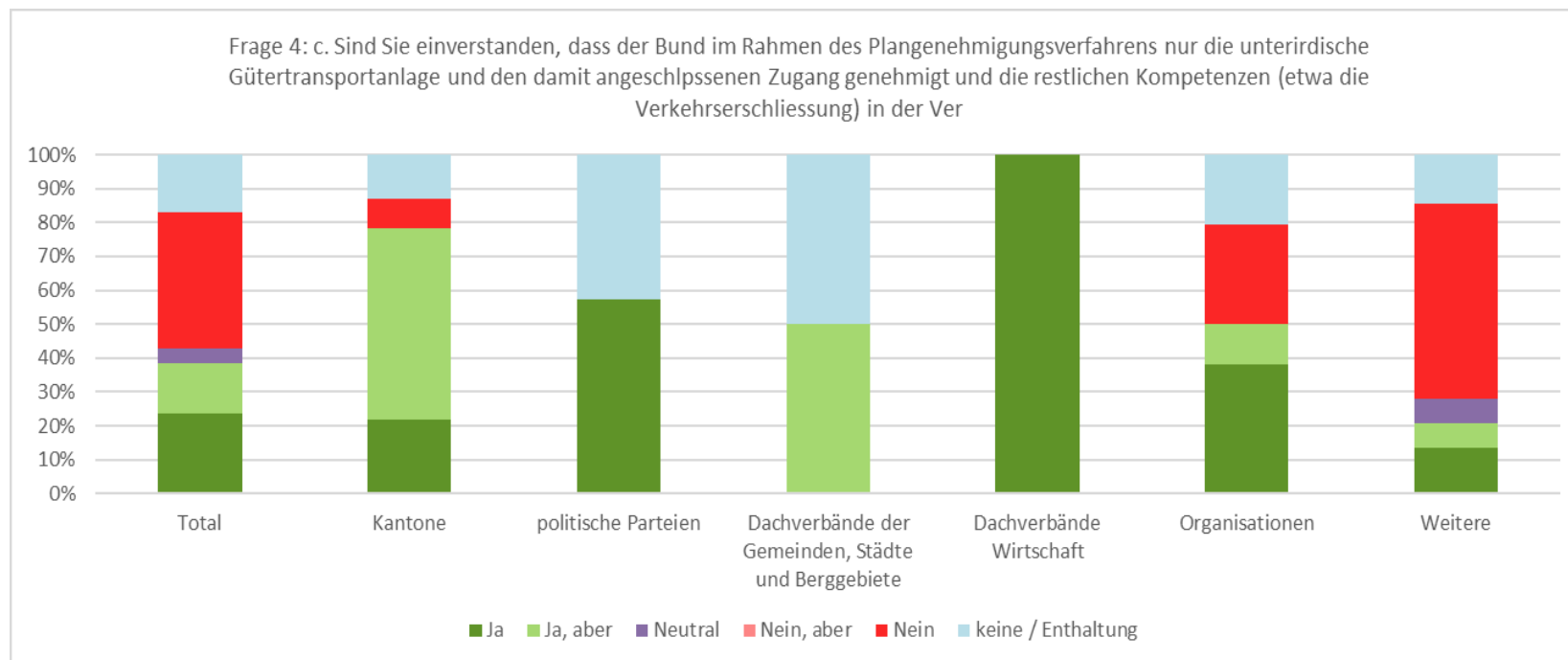
	Ja	Ja, aber	Neutral	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	ZH, LU, SZ, NW, NE, JU, GE,	BE, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD		SO, TI	GL, GR
Parteien	CVP, GPS, glp, SP, SVP				BDP, FDP
Dachverbände G, S & B		Schweizerischer Gemeindeverband			Schweizerischer Städteverband
Dachverbände Wirtschaft	Economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse				
Organisationen	Alpen-Initiative, Coop Schweiz (Basel), SEV, railCare AG, SIA, SVI, Schweizerischer Baumeisterverband, Secrétariat SEV Romand, TCS, transfair, VöV, VSLF, VCS, WWF	BPUK, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Handelskammer beider Basel, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bund, Post CH AG, FRS, Swiss Shippers Council, VAP	ASTAG	Planzer Transport AG	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, LITRA, Pro Natura, VKG, WEKO
Weitere	Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, Basellandschaftliche Kantonalbank, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen, schweizerische Energie-Stiftung, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVVU, Gemeinde Wolfwil, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen, Infra Suisse, Zürcher Kantonalbank	Beda Steiner AG, Cargologic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, constructionromande, Zürcher Handelskammer, CS, Cargo Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Swisccleantech, Pöyry, AF Toscano, BKW, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos		Bürgergemeinde Wolfwil, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, KEP+Mail, IG AirCargo, bauenschweiz, Flughafen Zürich AG	cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Stadt Bern, Monitor, VSGP, FKS, Gebäudeversicherung Baselland, Stadt Gossau, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, CHGEOL

Im Einzelnen

Eine **Mehrheit** der Rückmeldungen aus den Kantonen, Dachverbänden der Gemeinden, Städte, Berggebiete und der Wirtschaft sowie weiteren Organisationen stimmt dem vorgeschlagenen Konzept grundsätzlich zu. Demnach gibt der Bund im Sachplanverfahren Planungsräume vor, die Kantone legen innerhalb dieses Rahmens die Anlagen sowie die konkrete unterirdische Linienführung in ihren Richtplänen fest. Ein breiter Konsens besteht darin, dass die Kantone frühzeitig in die Planung einzubeziehen sind, insbesondere in Bezug auf die Feinverteilung (City-Logistik) und die Standorte der Hubs. Zahlreiche Eingaben weisen darauf hin, dass das Zusammenspiel der Verfahren von Bund und Kantonen noch genau zu klären, die Stufengerechtigkeit strikt zu gewährleisten und Redundanzen zwischen den Instrumenten zu vermeiden sind; parallele Verfahren (Sachplan-Richtpläne) geniessen klar den Vorrang vor gestaffelten Verfahren, die als aufwändiger und weniger effizient angesehen werden (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, Gemeindeverband, SGV, breite Kreise der Transport- und Logistikbranche inkl. CST, Cargo Forum Schweiz/VAP, TCS). Eine **Minderheit** lehnt die Aufteilung in Bundes- und kantonale Verfahren ab und fordert ein Verfahren ausschliesslich auf Stufe Bund (u.a. SO, AG, Planzer Transport AG, Zürcher Handelskammer). Zwischen diesen beiden Grundsatzpositionen werden von allen Seiten Präzisierungen und Anpassungen im Gesetz gefordert; diese weisen tendenziell in Richtung einer stärkeren Rolle des Bundes.

Breite Kreise der Transport- und Logistikbranche würden begrüssen, dass der Sachplan des Bundes die Anlagen und unterirdische Linienführung möglichst weitgehend festlegt. Dies trägt gemäss diesen Eingaben zu einer höheren Planungssicherheit, rascheren Verfahren und geringerem Aufwand der Kantone bei. Die gleichen Kreise bevorzugen grundsätzlich parallele Verfahren zwischen Sachplan des Bundes und den kantonalen Richtplänen und fordern mit Blick auf Artikel 6 des Gesetzesentwurfs, dass die nötigen Festlegungen in den kantonalen Richtplänen spätestens ein Jahr nach den räumlichen Festlegungen im Sachplan des Bundes erfolgen; danach nimmt der Bund die Festlegungen im Sachplan des Bundes vor. Die BPUK und mehrere Kantone halten fest, dass diese Massnahme nur im Notfall anzuwenden ist. In einem solchen Fall sind aber durch den Bund nicht nur die Linienführung, sondern alle oberirdischen Anlagen (insb. die Hubs) festzulegen (u.a. mehrere Kantone, BPUK, breite Kreise der Transport- und Logistikbranche inkl. CST). Weiter fordern zahlreiche Stellungnahmen, dass die Erarbeitung der kantonalen Richtpläne inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen muss, damit ein konsistentes und in sich abgestimmtes System entstehen kann. Diese Koordinationsfunktion soll im Gesetz festgehalten und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zugeordnet werden (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, Cargo Forum Schweiz/VAP, Post CH AG).

Frage 4c: Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? Im Speziellen: Sind Sie damit 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?



Grundtenor

Das vorgeschlagene Konzept (Bund unterirdische Gütertransportanlagen, restliche Kompetenzen insb. Verkehrserschliessung bei Kantonen und Gemeinden) findet bei ungefähr der Hälfte der Rückmeldungen Unterstützung. Der frühzeitige und enge Einbezug der Kantone und Gemeinden in die Planung wird breit gefordert. Allerdings liegen mit Blick auf den Gesetzesentwurf des Bundesrats unterschiedliche Interpretationen vor, und es werden einige Unklarheiten geltend gemacht, die zu klären sind. Die andere Hälfte der Eingaben fordert eine erweiterte Zuständigkeit des Bundes, indem dieser auch die Anbindung der Hubs an die bestehenden lokalen Verkehrsnetze bewilligen soll, damit in jedem Fall ein funktionsfähiges System entsteht. Anpassungen und Ergänzungen werden bei den Fragen der Deponiestandorte (in Verantwortung der Betreiber statt der Kantone) sowie beim Brandschutz, der Versicherungspflicht (Gebäude) sowie in Bezug auf die Wehrdienste gefordert; die kantonalen Kompetenzen sollen dort bewahrt werden.

	Ja	Ja, aber	Neutral	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	ZH, NW, SO, NE, GE,	BE, LU, SZ, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, JU		GL, VD	FR, GR, TI
Parteien	CVP, GPS, glp, SP				BDP, FDP, SVP,
Dachverbände G, S & B		Schweizerischer Gemeindeverband			Schweizerischer Städteverband
Dachverbände Wirtschaft	Economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse				
Organisationen	Alpen-Initiative, SEV, Post CH AG, SIA, Schweizerischer Bau-meisterverband, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, transfair, VöV, VSLF, VCS, WWF	BPUK, Cargo Forum Schweiz, SVI, VAP		Cargo24 AG, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bund, Planzer Transport AG, railCare AG ASTAG, Swiss Shippers Council, VKG	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, Handelskammer beider Basel, HEV, LITRA, Pro Natura, WEKO
Weitere	Constructionromande, Umweltfreisinnige SG, STS, Basellandschaftliche Kantonalbank, bauenschweiz, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieur-Unternehmungen, Verband des Schweizerischen Versandhandels, schweizerische Energie-Stiftung, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU,	Zürcher Handelskammer, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen, lic. iur. Matthias Gmünder	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, Swissscleantech, Pöyry, AF Toscana	Cargologic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, CS, Flughafen Zürich AG, Cargo	KEP+Mail, IG Air-Cargo, cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Centre Patrimonial, Stadt Bern, Monitron, VSGP, Gebäudversicherung Baselland, Stadt Gossau, SVGW, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, CHGEOL

	Gemeinde Wolfwil, Infra Suisse			Tube, MS Direct AG, Panalpina, Schwendimann AG, FKS, BKW, Zürcher Kantonalbank, CST, ecos	
--	-----------------------------------	--	--	---	--

Im Einzelnen

Eine **grosse Gruppe** (u.a. die Mehrheit der Kantone, politischen Parteien und Verbände) der Rückmeldungen geht davon aus, dass eine Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vorzunehmen ist. Die Grundidee, dass der Bund Anlagen genehmigt, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, die Kantone aber für die lokale Verkehrserschliessung zuständig sind, wird anerkannt und begrüsst, da die Gestaltung der lokalen und regionalen Verkehrserschliessung traditionell den Kantonen und Gemeinden zufällt und die der Nationalstrassen dem Bund. Ein breiter Konsens besteht darin, dass der frühzeitige Einbezug der Kantone, aber auch Städte, Gemeinden und der Bevölkerung wichtig ist. Vereinzelt wird auch darauf hingewiesen, dass die Betreiber von lokalen Lastwagen- und Schienenverkehre ebenfalls einzubeziehen sind (u.a. Handelskammer beider Basel). Mehrere Stimmen betonen, dass die Kompetenzen von Kantonen und Gemeinden nicht weiter beschnitten werden sollen (u.a. einige Kantone, strasseschweiz, Schweizerischer Baumeisterverband).

Eine **ähnlich grosse Gruppe** von Stellungnahmen (breite Kreise der Transport- und Logistikbranche, inkl. CST) kann das Bedürfnis des Bundes nach einer engen Abgrenzung des PGV zwar nachvollziehen. Aus ihrer Sicht ist es aber zentral, dass mit dem Plangenehmigungsverfahren des Bundes tatsächlich auch ein funktionsfähiges System bewilligt werden kann. Aus diesem Grund sind auch die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen durch das PGV des Bundes zu bewilligen. Andernfalls wäre es denkbar, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte mangels kantonaler oder kommunaler Bewilligungen für deren Erschliessung gar nicht betrieben werden können. Eine ähnliche Argumentation verfolgen weitere Eingaben und betonen, dass die Verkehrserschliessung und Feinverteilung für das Funktionieren des Konzepts von zentraler Bedeutung und deshalb übergeordnet zu bewilligen sind (u.a. ASTAG, Planzer Transport AG, Verband Schweizerischer Kantonalbanken, Zürcher Handelskammer).

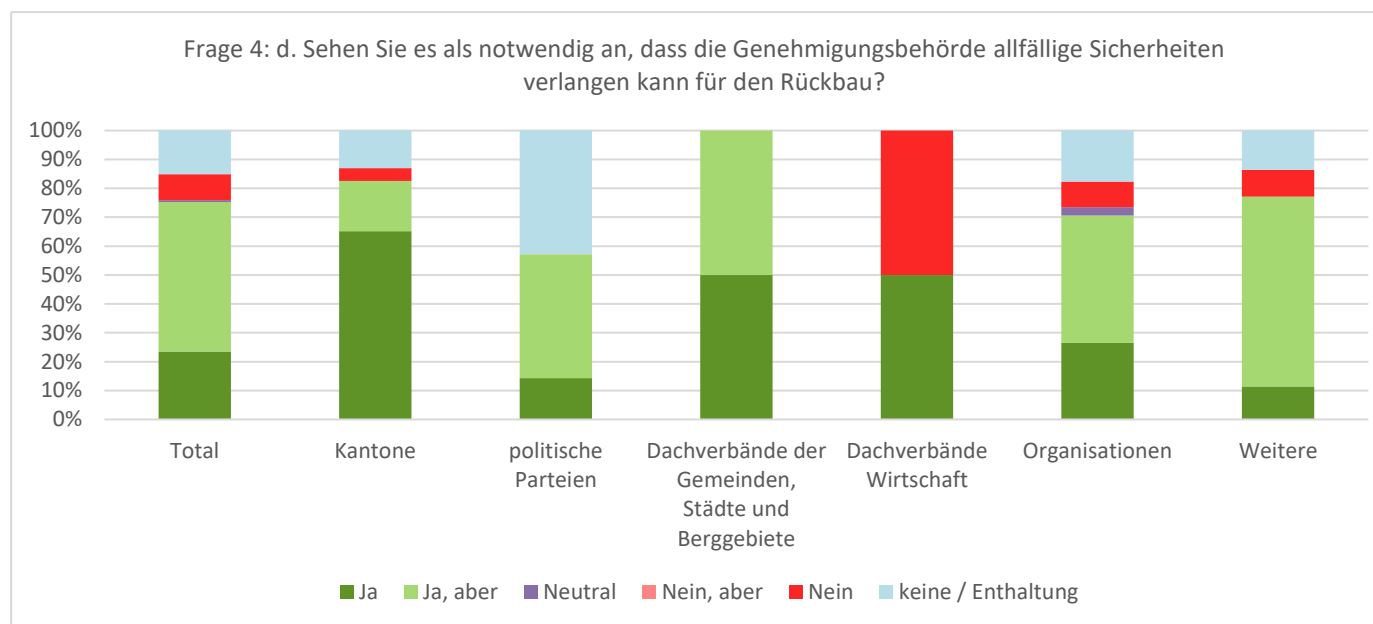
Bei jenen Stimmen, welche die vorgeschlagene Aufgabenteilung im Grundsatz befürworten, bestehen noch Unklarheiten und unterschiedliche Interpretationen; einige gewichtigere sind im Folgenden erwähnt. So weisen mehrere Eingaben darauf hin, dass der Begriff der „Anlage“ im Gesetzesentwurf generell unterschiedlich verwendet wird und deshalb zu klären ist (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, Gemeindeverband). Zudem ist aus Sicht der BPUK auch zu präzisieren, was mit der Formulierung „nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienend“ genau gemeint ist; für solche Anlagen sind gemäss Gesetzesentwurf die Kantone zuständig. Zahlreiche Stellungnahmen weisen darauf hin, dass unterirdische Gütertransportanlagen auch oberirdische Elemente wie z.B. eine Spurverbindung von einem Haupt- zu einem Nebenhub umfassen können; diese sind ebenfalls dem PGV zu unterstellen (u.a. zahlreiche Kantone, BPUK, Gemeindeverband, Cargo Forum Schweiz/VAP, Post CH AG, SVI).

Mehrere Stellungnahmen lehnen die im Gesetzesentwurf enthaltene Regelung von Ausbruch- und Aushubmaterial bzw. Deponien ab (u.a. Mehrheit der Kantone, BPUK, Gemeindeverband). Gemäss Gesetzesentwurf ist, wie im Eisenbahngesetz, vorgesehen, dass die betroffenen Kantone Standorte für die Entsorgung des Materials zu bezeichnen haben. Liegen im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine bewilligten Standorte der Kantone vor, so kann der Bund Standorte für Zwischenlager bezeichnen und dafür Auflagen festlegen; binnen fünf Jahren haben die Kantone danach Standorte zu bezeichnen (Art. 22 Gesetzesentwurf). Die Mehrheit der Kantone und die BPUK fordern eine Anpassung des Gesetzes mit einer Regelung, wonach die Verantwortung für die Sicherung der Entsorgung Sache des Unternehmens ist, wobei sich dieses an den gültigen kantonalen Vorgaben zu orientieren hat. Beim Start des PGV muss gemäss dieser Auffassung

eine vertraglich und rechtlich gesicherte Nutzung von Deponiestandorten vorliegen. Der Kanton Luzern vertritt die Auffassung, dass Artikel 22 des Gesetzesentwurfs gestrichen und die Frage der Entsorgung und der Deponien gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG) und die Abfallverordnung (VVEA) gelöst werden kann.

Zahlreiche weitere Stellungnahmen sprechen die Versicherungspflicht und die Wehrdienste an (u.a. mehrere Kantone, Feuerwehrkoordination Schweiz FKS, Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherer VKG). Sie beantragen im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze, dass die Betreiber unterirdischer Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen werden. Die gleichen Kreise weisen auf die Zuständigkeit der Kantone beim Einsatz der Wehrdienste hin. Sie beantragen, dass sich die Betreiber der unterirdischen Gütertransportanlagen an den Vorhaltekosten für die Wehrdienste beteiligen, eigene Vorkehrungen zur Bewältigung von Ereignissen treffen müssen und mit den Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung abschliessen. Diese Bestimmungen sind im Gesetz festzuhalten.

Frage 4d: Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? Im Speziellen: Sehen Sie es als notwendig an, dass die Genehmigungsbehörde allfällige Sicherheiten verlangen kann für den Rückbau?



Grundtenor

Eine Mehrheit vertritt die Auffassung, dass der private Bau und Betrieb einer unterirdischen Transportinfrastruktur Risiken birgt. Diese sollten im Falle von wirtschaftlichen Schwierigkeiten oder eines Konkurses der Eigentümer oder Betreiber nicht von der öffentlichen Hand getragen werden. Die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Lösung, einen Rückbau der Anlagen vorzusehen und dafür finanzielle Sicherheiten einfordern zu können, wird jedoch mehrheitlich als ungeeignet und sowohl wirtschaftlich wie ökologisch als ineffizient empfunden. Zahlreiche Alternativvorschläge werden eingebracht, die eher Lösungen für einen Weiterbetrieb der Anlage oder eine technische Sicherung der stillgelegten Anlage in den Vordergrund rücken. Mehrere Stellungnahmen halten eine Rückbaupflicht für gänzlich verfehlt, überflüssig (Hubs an attraktiven Standorten) oder nicht sinnvoll oder möglich (sehr langes Tunnelsystem).

	Ja	Ja, aber	Neutral	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	BE, LU, SZ, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, NE, JU, VD, GE	ZH, ZG, SG, AG		TG	GL, GR, TI
Parteien	CVP	GPS, glp, SP			BDP, FDP, SVP
Dachverbände G, S & B	Schweizerischer Städteverband	Schweizerischer Gemeindeverband			
Dachverbände Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse			Economiesuisse, SGV	
Organisationen	SEV, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Planzer Transport AG, SVI, Secrétariat SEV Romand, transfair, VöV, VSLF, VCS	Alpen-Initiative, BPUK, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), Handelskammer beider Basel, LITRA, Migros-Genossenschafts-Bund, Post, railCare, SIA, Swiss Shippers Council, VAP, WWF	ASTAG	Schweizerischer Baumeisterverband, FRS, TCS	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, Pro Natura, VKG, WEKO
Weitere	STS, CS, Cargo Tube, MS Direct AG, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVVVU, Gemeinde Wolfwil, SVGW, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, Cargologistic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gottard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, Zürcher Handelskammer, Basellandschaftliche Kantonalbank, Panalpina, Schwendimann AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Swisscleantech, schweizerische		Umweltfreisinnige SG, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, bauenschweiz, Flughafen Zürich AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen, Infra Suisse, Zürcher Kantonalbank	cemsuisse, CSD HOLDING SA, construction-romande, PU, Centre Patronal, Stadt Bern, Monitor, VSGP, FKS, Gebäudeversicherung Baselland, Stadt Gossau, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, CHGEOL

		Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, BKW, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos			
--	--	---	--	--	--

Im Einzelnen

Eine **Mehrheit** der Stellungnahmen hält die Existenz von finanziellen Risiken bei Bau und Betrieb eines unterirdischen Transportsystems für gegeben; sollte der Bauherr oder Betreiber in finanzielle Schwierigkeiten geraten oder in Konkurs gehen, so sollen diese in der Pflicht stehen und die Risiken nicht unbesehen von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Dafür sind laut dieser Mehrheit Vorkehrungen zu treffen. Die Vorschläge gemäss Gesetzesentwurf, wonach die Anlagen auf Kosten der Eigentümer zu entfernen sind (Rückbau) und das BAV dafür Sicherheiten verlangen kann, werden jedoch in den meisten Eingaben als ungeeignet beurteilt. Aus diesem Grund werden zahlreiche alternative Vorschläge eingebracht (die wichtigsten davon sind unten dargestellt).

Eine **Minderheit** der Rückmeldungen lehnt die Forderung nach einem Rückbau der Anlagen und Sicherheiten dafür ab, hält diese für überflüssig oder wünscht zumindest mehr Offenheit oder Klarheit. So halten einige Eingaben fest, dass Sicherheiten für einen allfälligen Rückbau den Bau des Projekt unnötig verteuern; allenfalls können solche in der Phase des Betriebs eingefordert werden (Schweizerischer Baumeisterverband, strasseschweiz). Andere Stellungnahmen fordern, die Anlage so zu bauen und betreiben, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder einer anderen Nutzung zugeführt werden kann; sollte ein Rückbau vorgesehen werden, so sind die Kriterien dafür bereits im Plangenehmigungsverfahren festzulegen (bauenschweiz, Infra, usic). Weitere Eingaben lehnen die vorgeschlagenen Bestimmungen ab bzw. erachten sie als überflüssig (u.a. economiesuisse, Umweltfreisinnige St. Gallen). Hubs werden demnach vor allem auf Industrieflächen entstehen, welche eine hohe Attraktivität haben, so dass ein Marktinteresse für einen allfälligen Rückbau besteht. Hubs einer privaten Gesellschaft sind gemäss dieser Sicht nicht anders zu behandeln als andere Industriebauten (keine Rückbaupflicht). Auch der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) lehnt eine generelle Rückbaupflicht ab; ein allfälliger Rückbau muss verhältnismässig sein und ist bei oberirdischen Bauten im Einzelfall zu entscheiden. Ein Rückbau eines unterirdischen Tunnels macht gemäss SGV keinen Sinn und wird abgelehnt.

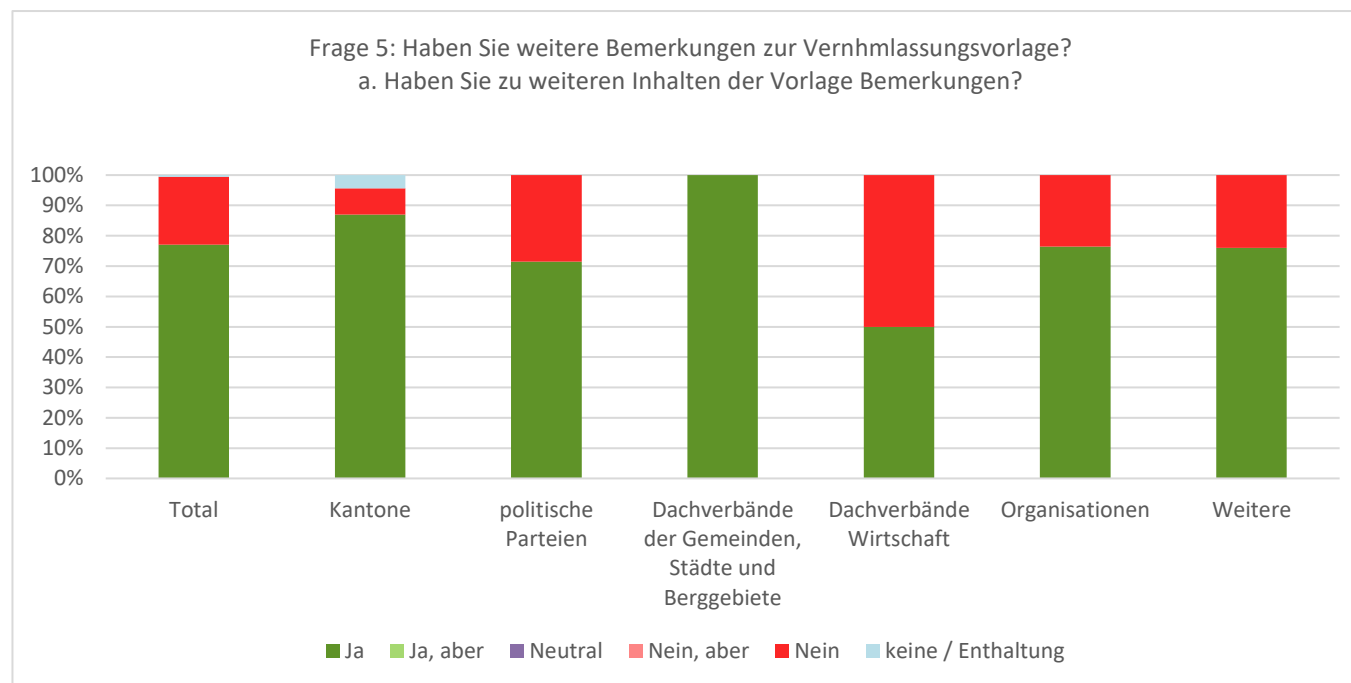
Unter jener Mehrheit, welche bestehende Risiken und eine Verantwortung der Betreiber dafür im Grundsatz anerkennt, bestehen unterschiedliche Sichtweisen über die im Gesetz zu treffenden Regelungen. Mehrere Eingaben halten Sicherheiten für einen Rückbau klar für angebracht oder fordern sogar zwingende Garantien dafür (u.a. SZ, BL, NE, VD, GE, SGB/Travail.Suisse, SEV, VöV). Andere Rückmeldungen wollen die Möglichkeit offen halten, dass Bund und Kantone die Anlage oder Teile davon kostenlos übernehmen können, insbesondere wenn weitere Infrastrukturen wie z.B. Stromleitungen im Tunnelsystem untergebracht sind (u.a. mehrere Kantone, BPUK, Gemeindeverband). Sind diese dazu nicht bereit, so sind die Anlagen gemäss diesen Stimmen auf Kosten der Eigentümer zu entfernen. Ob dabei der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden muss, beurteilt der Bund gemäss dieser Sicht nicht alleine, sondern gemeinsam mit den Kantonen. Mehrere Rückmeldungen rufen ihre Forderung nach einer Infrastrukturkonzession in Erinnerung, mit der sich die Frage des Rückbaus gemäss ihrer Meinung einfacher regeln liesse (u.a. mehrere Kantone, BPUK, LITRA). Weitere Stellungnahmen halten die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Lösung für zu eng. Es sollen demnach im Falle von wirtschaftlichen Schwierigkeiten auch andere Möglichkeiten als der Rückbau möglich sein, insbesondere ein Weiterbetrieb oder die Neutralisierung von Sicherheitsrisiken über andere Wege als einen Rückbau (u.a. glp, Cargo Forum Schweiz/VAP, Post CH AG). Zahlreiche Rückmeldungen vertreten zwar die Auffassung, dass die öffentliche Hand nicht Risiken tragen soll, halten aber die Fokussierung auf einen Rückbau für falsch (GPS, SP, Alpen-Initiative, SES, VCS, WWF). Es wäre gemäss dieser Auffassung wirtschaftlich und umwelttechnisch ineffizient und fragwürdig, eine derart teure Infrastruktur zu erstellen und diese im Fall eines Konkurses wieder stillzulegen oder sogar zurückzubauen. Aus diesem Grund muss im Falle eines Konkurses von CST ein Szenario erarbeitet werden, welches nicht allein den Rückbau, sondern auch andere Möglichkeiten vorsieht, wie z.B. einen Weiterbetrieb durch den Bund oder

durch ein von ihm mandatierten Dritten. Laut diesen Eingaben sowie jener des Kantons Appenzell Innerrhoden ist auch zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht zukommen soll, falls CST Konkurs geht und die Anlage veräussern will.

Die Konzentration auf den Rückbau der Anlagen ist auch aus Sicht der Projektträger von CST und weiterer Organisationen nicht angemessen (u.a. breite Kreise der Transport- und Logistikbranche, Handelskammer beider Basel, Verband Schweizerischer Kantonalbanken, Zürcher Handelskammer). Diese Rückmeldungen anerkennen, dass die Eigentümer oder Betreiber der Anlage in der Pflicht stehen, wenn diese nicht mehr betrieben werden kann. Der Rückbau eines 500km langen Tunnels ist aus ihrer Sicht aber weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller ist vielmehr eine Verpflichtung, dass die Eigentümer bzw. Betreiber der unterirdischen Anlage diese im Falle einer Betriebsaufgabe so herrichten müssen, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder einer anderen Nutzung zugeführt werden kann. Bei oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll denkbar. Diese Kreise und weitere Rückmeldungen (u.a. SG, ZH, SIA, Cargo Forum Schweiz/VAP) machen auf den kritischen Zusammenhang zwischen Sicherheiten und der Wirtschaftlichkeit aufmerksam und fordern offenere Lösungen (ZH z.B. Nachweis für sinnvolle und nachhaltige Umnutzung der Anlagen) oder dass die Art und der Umfang von Sicherheiten zumindest bereits beim Start des PGV klar sein müssen.

3.5 Weitere Bemerkungen

Frage 5a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?



Grundtenor

Das Konzept der Feinverteilung (City-Logistik) wird als zentral für die ökologische und verkehrliche Wirkung des Gesamtsystems empfunden. Zahlreiche Eingaben fordern eine Konkretisierung des Konzepts und eine höhere Verbindlichkeit der versprochenen positiven Effekte für die Umwelt und bei der Verkehrsentslastung. Zum Gesetzesentwurf werden zudem zahlreiche Anträge gestellt oder Präzisierungen gefordert, so u.a. bei der Rolle der RailCom, bei der für die Planung der lokalen Linienführung und Hubs vorzulegenden Varianten oder bei der Datenbearbeitung durch das BAV. Verschiedene Stimmen weisen auf potenzielle Konflikte mit anderen unterirdischen Nutzungen (z.B. Erdsonden) und mit dem Gewässerschutz sowie auf Unklarheiten bei den Themen Enteignung, Entschädigung und Haftung hin.

	Ja	Nein	keine / Enthaltung
Kantone	ZH, BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE, TI	NW, GL	GR
Parteien	BDP, GPS, glp, SVP, SP	CVP, FDP	
Dachverbände G, S & B	Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Städteverband		
Dachverbände Wirtschaft	Economiesuisse, SGV	SGB, Travail.Suisse	
Organisationen	Alpen-Initiative, BPUK, Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo AG, Coop Schweiz (Basel), SEV, Handelskammer beider Basel, HEV, LITRA, Interessensgemeinschaft Detailhandel Schweiz, Migros-Genossenschafts-Bund, Post CH AG, railCare AG, SIA, SVI, Schweizerischer Baumeisterverband, FRS, Swiss Shippers Council, TCS, transfair, VöV, VAP, VCS, WEKO, WWF	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, Planzer Transport AG, Pro Natura, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, VSLF, VKG	
Weitere	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Swisscom, Cargologic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, IG Air-Cargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. ImmoInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, Umweltfreisinnige SG, PUE, Zürcher Handelskammer, STS, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonalbank, CS, bauenschweiz, Flughafen Zürich AG, Cargo Tube, MS Direct AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen, Panalpina, Schwendimann AG, Gebäudeversicherung Baselland, Swissscleantech, schweizerische Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, Stadt Gossau, SVGW, GPG, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, CST, ecos	KEP+Mail, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Centre Patronal, Stadt Bern, Basellandschaftliche Kantonalbank, Monitor, Verband des Schweizerischen Versandhandels, VSGP, FKS, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil, Einwohnergemeinde Oensingen, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, Zürcher Kantonalbank, CHGEOL	

Im Einzelnen

Hinweis: In der Beantwortung von Frage 5a werden zahlreiche Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage angebracht sowie Präzisierungen und Änderungen des Gesetzes vorgeschlagen, insbesondere von den Kantonen, aber noch zahlreicher von der Transport- und Logistikbranche (z.B. umfassender Katalog von Anträgen von Coop und Migros). Das Spektrum reicht generell von redaktionellen über inhaltlich minime bis zu weitreichenden Anpassungen. Letztere sind unter

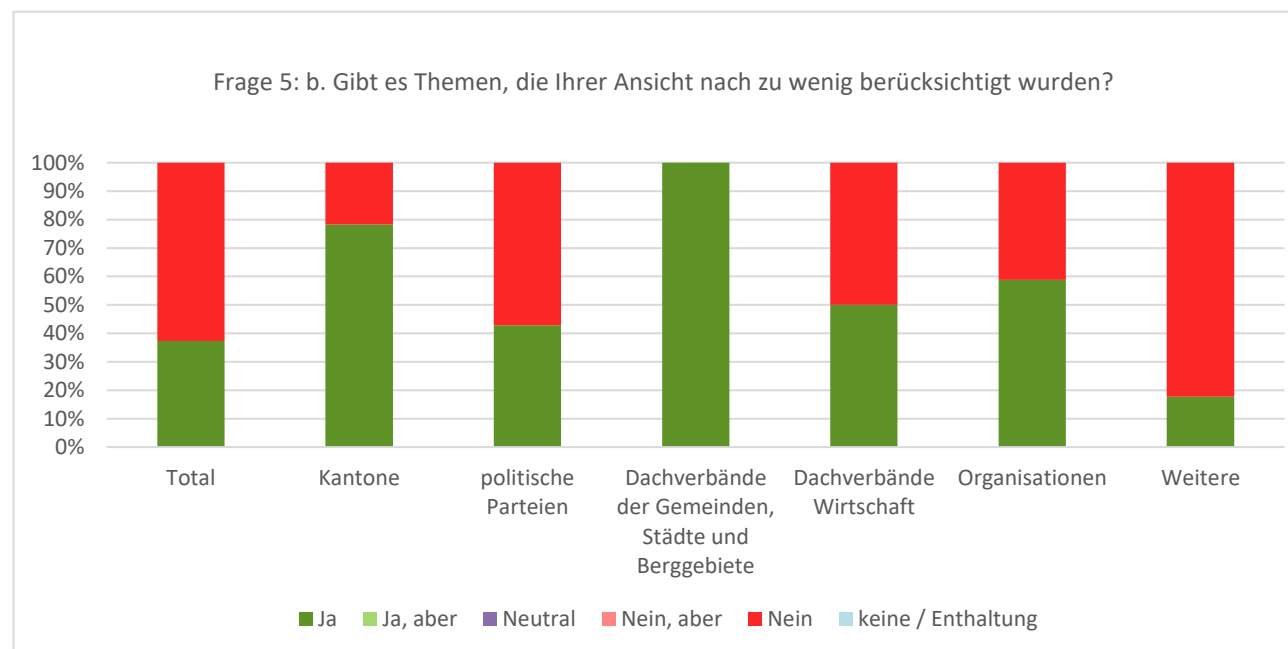
den vorangehenden Fragen zum Teil bereits dargestellt worden. Sind die Eingaben klarer, präziser oder neu, so werden sie an dieser Stelle aufgeführt. Da sich die Antworten zu Frage 5a und 5b oft überschneiden, werden sie an dieser Stelle zusammen dargestellt.

Im Zusammenhang mit dem **Konzept zur Feinverteilung (City-Logistik)** wird von verschiedener Seite eine Konkretisierung des Konzepts und dessen Auswirkungen auf umliegende Verkehrssysteme und -träger (inkl. Güterverkehr SBB in der Fläche, Lieferwagen) und eine höhere Verbindlichkeit der erwarteten positiven ökologischen Effekte gefordert (u.a. mehrere Kantone, BPUK, GPS, SP, Alpen-Initiative, Pro Natura, SES, VCS, WWF und weitere Organisationen). Mehrere Eingaben fordern Vorgaben oder Anreize z.B. für den Einsatz von erneuerbarem Strom für das gesamte System sowie für Elektromobilität und die Bündelung der Verkehre bei der Feinverteilung (mehrere Kantone, GPS, SP, SGB/Travail.Suisse, Alpen-Initiative, Pro Natura, SES, SIA, VCS, WWF). Mehrere Kantone und die BPUK vertreten die Position, dass die Betreiber von unterirdischen Gütertransportanlagen einen Nachweis für den nachhaltigen Bau und Betrieb ihrer Anlagen zu erbringen haben. Der Schweizerische Gemeindeverband fordert einen engen Einbezug der kommunalen Behörden in die Planung; der Schweizerische Städteverband stellt mit diesem Ziel mehrere konkrete Anträge zur Anpassung des Gesetzes.

Einige Eingaben betonen die Bedeutung der vorgesehenen Regelung, wonach das **Aktionariat von CST** mehrheitlich aus Schweizer Firmen bestehen soll (BDP, SP, SVP, transfair, VöV). Die Aufgabe und **Rolle der RailCom** wird unterschiedlich beurteilt; so unterstützt z.B. der Kanton Genf ausdrücklich die vorgesehene Kompetenz der Kommission, auch über Streitigkeiten bei der Berechnung des Preises zu entscheiden; andere Stellungnahmen fordern den Verzicht auf ein politisches Pricing (economiesuisse) oder lehnen die mit dem Diskriminierungsverbot verbundene Kompetenz der RailCom bei den Preisen für ein rein privat getragenes und finanziertes Projekt ab (u.a. Cargo Forum Schweiz/VAP, Coop, Post CH AG, Migros, transfair, Zürcher Handelskammer). Der SEV fordert, dass das neue unterirdische Transportsystem gemäss Konzept CST als **Service Public** betrachtet wird und somit Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand bestehen sollen. Die Bestimmung, wonach vom projektierenden Unternehmen **mindestens zwei Varianten** für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlaganlagen zu erstellen sind (Art. 8), ist umstritten. Zahlreiche Stellungnahmen halten diese Vorgabe für zu rigid, indem dadurch der Planungsaufwand wesentlich erhöht und damit die Realisierbarkeit des Projekts gefährdet wird; zudem sind nicht in jedem Fall mindestens zwei Varianten sinnvoll (u.a. SGV, bauenschweiz, BKW, Cargo Forum Schweiz/VAP, Post CH AG, strasseschweiz, Swissscleantech, TCS). Auch die Projektträger selbst befürchten durch diese Bestimmung einen allzu hohen Aufwand, der das Projekt gefährden könnte; sie beantragen deshalb, dass über alle Verfahren (Sachplan, Richtplan, bis hin zu parlamentarischen Beratungen) zusammen insgesamt höchstens zwei Varianten gefordert werden können. Beim Entscheid über solche Varianten sind die Interessen des Unternehmens prioritär und die wirtschaftliche Tragbarkeit der Variante zu berücksichtigen (breite Kreise der Transport- und Logistikbranche). Die SP regt an, über eine Pflicht zur **Bündelung von Infrastrukturen** im unterirdischen Tunnelsystem nachzudenken (z.B. Bodenverlegung Hochspannungsleitungen). Bei der **Datenbearbeitung durch das BAV** fordern mehrere Rückmeldungen (u.a. GE, VD), dass diese Daten auch den betroffenen Kantonen zur Verfügung stehen sollen. Der Kanton Schwyz hält fest, dass diese Daten auch einen Geobasisdatensatz darstellen und wie die oberirdischen Eisenbahnlinien in den Daten der amtlichen Vermessung zu führen sind. Die WEKO weist darauf hin, dass das **Kartellgesetz (KG)** trotz Vorschriften in Bezug auf die Nicht-Diskriminierung im Gesetzesentwurf gemäss Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich gültig bleibt. Das unterirdische Gütertransportsystem bietet zusammen mit dem nachgelagerten Angebot der City-Logistik aus Sicht der WEKO ein Potenzial zur Marktbeherrschung und zu unzulässigen Verhaltensweisen im Sinne des KG. Der Kanton Zürich fordert, dass das Gesetz über den unterirdischen Gütertransport nach der Bereinigung rasch dem Parlament zugeleitet wird, damit das Projekt CST nicht blockiert wird.

Zahlreiche Bemerkungen, Einwände und Anträge betreffen **Konflikte mit anderen Nutzungen des Untergrunds und Fragen der Entschädigung oder Enteignung**. Der Kanton Basel Landschaft äussert Zweifel daran, ob im Falle eines privaten Projekts tatsächlich die Möglichkeit einer Enteignung besteht, die sich auf ein übergeordnetes öffentliches Interesse beruft (gemäss Art. 5 des Gesetzesentwurfs, der auf das Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG) verweist). Angesichts dieser Unsicherheit könnte laut dieser Stellungnahme die Möglichkeit der Enteignung vorerst auf eine Pilotstrecke begrenzt werden. Andere Stellungnahmen (Gemeindeverband, HEV, usic) weisen auf Unklarheiten bei der Enteignung und der in Artikel 29 des Gesetzesentwurfs vorgesehenen Ersatzpflicht hin, wenn es um Schädigungen anderer Nutzungen im Untergrund wie z.B. Erdsonden, Einstellhallen etc. geht. Der HEV erinnert daran, dass auch verhinderte künftige Nutzungen (z.B. eine Verunmöglichung von Erdsonden durch die unterirdische Infrastruktur) in das Thema der Entschädigungen einzubeziehen sind, und fordert eine Klärung der Haftungsfrage von CST sowie eine generelle Berücksichtigung der Interessen der Immobilieneigentümer in der Vorlage. Der Kanton Basel-Stadt bemängelt, dass die Vorlage nicht auf Konfliktpotenziale im Untergrund eingeht, zumal bereits heute Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen zivilrechtlichem Eigentum und öffentlichem Untergrund bestehen. Mehrere Stellungnahmen fordern vertiefere Grundlagen bezüglich den Risiken in Bezug auf das Grundwasser und die Trinkwasserversorgung, welche mit einem unterirdischen Projekt dieser Dimension verbunden sind (u.a. LU, SO, SG), oder gehen diesbezüglich von hohen oder allzu hohen Risiken aus (Bürgergemeinde Boningen, Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfaches SVGW).

Frage 5b. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?



Hinweis

Da sich zahlreiche Eingaben unter Frage 5b mit jenen unter Frage 5a überschneiden, sind alle Rückmeldungen unter Frage 5a dargestellt.

	Ja	Nein
Kantone	ZH, BE, LU, SZ, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE	NW, GL, FR, TI
Parteien	GPS, glp, SP	BDP, CVP, FDP, SVP
Dachverbände G, S & B	Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Städteverband	
Dachverbände Wirtschaft	SGB, Travail.Suisse	Economiesuisse, SGV
Organisationen	Alpen-Initiative, BPUK, Cargo Forum Schweiz, Coop Schweiz (Basel), SEV, Handelskammer beider Basel, Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz, Planzer Transport AG, Post CH AG, railCare AG, SIA, SVI, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, tansfair, VAP, VCS, WWF	Cargo24 AG, Contargo AG, Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Schweiz, HEV, LITRA, Migros-Genossenschafts-Bund, Pro Natura, Schweizerischer Bau-meisterverband, Swiss Shippers Council, VöV, VSLF, VKG, WEKO
Weitere	Swisscom, cemsuisse, constructionromande, Umweltfreisinnige St.Gallen, STS, bauenschweiz, Flughafen Zürich AG, Verband des Schweizerischen Versandhandels, Gebäudeversicherung Baselland, Bürgergemeinde Boningen, Einwohnergemeinde Boningen, ZVWVU, Gemeinde Wolfwil, SVGW, GPG, Einwohnergemeinde Oensingen, Zürcher Kantonalbank	Bürgergemeinde Wolfwil, Beda Steiner AG, AF-Consulting Switzerland AG, Cargo-logistic AG, Rehnus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mett-lerZinvest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub AG (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark AG, Espace Management Holding AG, Mobilitätszentrum Bernapark AG, Schlossberg Thun AG, M. Im-molInvest AG, Müller & Müller Immobilien AG, Zentrum für Innovation und Digitali-sierung Bernapark AG, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark AG, M. WohnInvest AG, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Im-mobilien, Michèle Müller, werk14 AG, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha AG, CMPH Beteiligungs-AG, CMPH Holding AG, Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG, ANTRIMON Group AG, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay AG, Global Infrastructure Basel, Mobiliar, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK AG, Bischof Transport, Zingg Transporte AG, Emch Aufzüge, CSD HOLDING SA, PUE, Centre Patronal, Zürcher Handelskammer, Stadt Bern, NW-Kantonalbank, VSKB, OW-Kantonal-bank, CS, Basellandschaftliche Kantonalbank, Monitron, Cargo Tube, MS Direct AG, Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen, Panal-pina, Schwendimann AG, VSGP, FKS, Swisscleantech, schweizerische Energie-Stiftung, Pöyry, AF Toscano, Stadt Gossau, Einwohnergemeinde Niederbuchsiten, BKW, Infra Suisse, lic. iur. Matthias Gmünder, CHGEOL, CST, ecos

4 Anhänge

4.1 Fragenkatalog

Frage 1

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

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?

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)?

Frage 4a

Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? Im Speziellen: Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Frage 4b

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

Frage 4c

Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? Im Speziellen: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrser-schliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Frage 4d

Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? Im Speziellen: Sehen Sie es als notwendig an, dass die Genehmigungsbehörde allfällige Sicherheiten verlangen kann für den Rückbau?

Frage 5a

Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Frage 5b

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

4.2 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Kantone:

Canton de Fribourg
Canton de Genève
Canton de Neuchâtel
Canton de Vaud
Canton du Jura
Cantone Ticino
Kanton Aargau
Kanton Appenzell Ausserrhoden
Kanton Appenzell Innerrhoden
Kanton Basel-Landschaft
Kanton Basel-Stadt
Kanton Bern
Kanton Glarus

Kanton Graubünden
Kanton Luzern
Kanton Nidwalden
Kanton Obwalden
Kanton Schaffhausen
Kanton Schwyz
Kanton Solothurn
Kanton St. Gallen
Kanton Thurgau
Kanton Uri
Kanton Zug
Kanton Zürich

Parteien:

Bürgerlich-Demokratische Partei BDP
Christlichdemokratische Volkspartei CVP
FDP. Die Liberalen
Grüne Partei der Schweiz GPS

Grünliberale Partei glp
Schweizerische Volkspartei SVP
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete:

Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerischer Städteverband

Dachverbände der Wirtschaft:

economiesuisse
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)
Schweizerischer Arbeitgeberverband

Organisationen/Unternehmungen:

Alpen-Initiative
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK
Cargo24 AG
Cargo Forum Schweiz
Contargo AG
Coop Schweiz (Basel)
Fédération des Entreprises Romandes
GS1 Schweiz
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
Handelskammer beider Basel
Hauseigentümerverband Schweiz (HEV)
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
Migros-Genossenschafts-Bund
Planzer Transport AG
Post CH AG
Pro Natura
railCare AG
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

Weitere:

AF Toscano
AF-Consulting Switzerland AG
ANTRIMON Group AG
Basellandschaftliche Kantonalbank
bauenschweiz
Beda Steiner AG
Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Travail.Suisse

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA)
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
SVI
Schweizerischer Baumeisterverband
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Secrétariat SEV Romand
Stiftung für Konsumentenschutz SKS
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS
Swiss Shippers Council
Touring Club der Schweiz (TCS)
transfair
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Verband der verladenden Wirtschaft VAP
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF
Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG)
Verkehrs-Club der Schweiz VCS
Wettbewerbskommission WEKO
World Wildlife Fund Schweiz WWF

Berninvest
Bischof Transport
BKW
Bürgergemeinde Boningen
Bürgergemeinde Wolfwil
Cargo sous terrain
Cargo Tube

Cargologistic AG
Caroline Forte
cemsuisse
Centre Patronal
CMPH Beteiligungs-AG
CMPH Holding AG
constructionromande
Credit Suisse
CSD HOLDING SA
ecos
Eidgenössische Zollverwaltung
Einwohnergemeinde Boningen
Einwohnergemeinde Niederbuchsiten
Einwohnergemeinde Oensingen
Emch Aufzüge
Espace Management Holding AG
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS
Flughafen Zürich AG
Gebäudeversicherung Baselland
Gemeinde Wolfwil
Gilgen Logistics
Global Infrastructure Basel
Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG
H + Hu Müller & Co Immobilien
H2 Energy
Hans-Ulrich Müller
Helvetia
IG AirCargo
IM geha AG
Infra Suisse
KEP+Mail
Küffer Reinigung Stettlen
Kunst und Kultur Bernapark AG
lic. iur. Matthias Gmünder

Loglay AG
M. ImmoInvest AG
M. WohnInvest AG
Markthalle Bernapark AG
Mettler2invest
Michèle Müller
Mobiliar
Mobilitätszentrum Bernapark AG
Monitron
MS Direct AG
Müller & Müller Immobilien AG
Nidwaldner Kantonalbank
Obwaldner Kantonalbank
Panalpina
Philipp Müller
Pini KBM Group
PiniSwiss
Pöyry
Preisüberwacher
Rhenus Logistik
Rhyner Logistik
Rischka Taxi
Schlossberg Thun AG
Schweizer Geologen Verband (CHGEOL)
schweizerische Energie-Stiftung
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfaches SVGW
Schwendimann AG
Stadt Bern
Stadt Gossau
Straub AG (Group Pini Swiss Engineers)
STS Swiss Tunnelling Society
SWISS AUTOMOTIVE GROUP
Swisscleantech

Swisscom
Thomas Germann
Umweltfreisinnige St.Gallen
Vaudoise
Verband des Schweizerischen Versandhandels
Verband Schweizer Gemüseproduzenten (VSGP)
Verband Schweizerischer Kantonalbanken (VSKB)
Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG
werk14 AG
Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG
ZIBATRA LOGISTIK AG
Zingg Transporte AG
Zürcher Handelskammer
Zürcher Kantonalbank
Zweckverband Wasserversorgung Untergäu (ZVWVU)

Aktenzeichen: voj / BAV-010.0-00003/00004/00008/00002/00001