

## 1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich <a href="mailto:staatskanzlei@sk.zh.ch">staatskanzlei@sk.zh.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8 <a href="mailto:info@sta.be.ch">info@sta.be.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern <a href="mailto:staatskanzlei@lu.ch">staatskanzlei@lu.ch</a>
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf <a href="mailto:ds.la@ur.ch">ds.la@ur.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz <a href="mailto:stk@sz.ch">stk@sz.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen <a href="mailto:staatskanzlei@ow.ch">staatskanzlei@ow.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans <a href="mailto:staatskanzlei@nw.ch">staatskanzlei@nw.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus <a href="mailto:staatskanzlei@gl.ch">staatskanzlei@gl.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug <a href="mailto:info@zg.ch">info@zg.ch</a>
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg <a href="mailto:chancellerie@fr.ch">chancellerie@fr.ch</a> <a href="mailto:relations.exterieures@fr.ch">relations.exterieures@fr.ch</a>

Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn <a href="mailto:kanzlei@sk.so.ch">kanzlei@sk.so.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel <a href="mailto:staatskanzlei@bs.ch">staatskanzlei@bs.ch</a>
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal <a href="mailto:landeskanzlei@bl.ch">landeskanzlei@bl.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen <a href="mailto:staatskanzlei@ktsh.ch">staatskanzlei@ktsh.ch</a>
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau <a href="mailto:Kantonskanzlei@ar.ch">Kantonskanzlei@ar.ch</a>
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell <a href="mailto:info@rk.ai.ch">info@rk.ai.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen <a href="mailto:info.sk@sg.ch">info.sk@sg.ch</a>
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur <a href="mailto:info@gr.ch">info@gr.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau <a href="mailto:staatskanzlei@ag.ch">staatskanzlei@ag.ch</a>
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld <a href="mailto:staatskanzlei@tg.ch">staatskanzlei@tg.ch</a>
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Palazzo delle Orsoline 6501 Bellinzona <a href="mailto:can-scads@ti.ch">can-scads@ti.ch</a>
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne <a href="mailto:info.chancellerie@vd.ch">info.chancellerie@vd.ch</a>

Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion <a href="mailto:Chancellerie@admin.vs.ch">Chancellerie@admin.vs.ch</a>
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel <a href="mailto:Secretariat.chancellerie@ne.ch">Secretariat.chancellerie@ne.ch</a>
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3 <a href="mailto:service-adm.ce@etat.ge.ch">service-adm.ce@etat.ge.ch</a>
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont <a href="mailto:chancellerie@jura.ch">chancellerie@jura.ch</a>
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:mail@kdk.ch">mail@kdk.ch</a>



## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat

**A-Post Plus**  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

2. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Wir danken dafür und nehmen die Gelegenheit gerne wahr.

#### **Zur Frage 1**

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

Angesichts der heute bereits stark ausgelasteten Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Strasse, erkennt der Kanton Aargau in der Vision einer unterirdischen Gütertransportlogistik im Grundsatz eine Chance für einen Beitrag zur Bewältigung der künftigen Güterverkehrsströme. Das innovative Vorhaben hätte zudem eine grosse Strahlkraft und könnte den Technikstandort Schweiz und die Standortattraktivität des Kantons Aargau stärken. Räumlich könnte Cargo sous terrain (CST) zu einer Bündelung der Logistikaktivitäten entlang der Achse der Hubstandorte führen und damit einen effizienten Umgang mit potenziellen Logistikflächen fördern. Gleichzeitig ist von Interesse, mit welchen Anforderungen und Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur zu rechnen ist. Der Kanton Aargau ist im Rahmen der Vertiefung dieser Themen bereit, den Dialog mit der privaten Trägerschaft von CST und dem Bund weiterzuführen. Bezüglich der raumrelevanten Auswirkungen liegen uns noch keine ausreichenden Grundlagen (namentlich bezüglich der Entlastungswirkung auf dem vorhandenen Strassennetz beziehungsweise bezüglich der zusätzlichen Belastung im Umfeld der Hubstandorte) vor, um das Vorhaben räumlich abzustimmen und in der kantonalen Verkehrsplanung zu integrieren.

#### **Zur Frage 2**

"Begrüssen Sie, dass der Bund eine solche unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?"

Eine Infrastruktur mit nationaler Ausdehnung im Endausbau setzt zwingend ein einziges, bundesrechtliches Bewilligungsverfahren voraus. Im föderalistischen Umfeld wäre ein Vorhaben gestützt auf kantonale Bewilligungen kaum realisierbar. Dies gilt auch für die kantonsübergreifende Planung, die sich nicht auf verschiedene Kantone mit unterschiedlichen Verfahren delegieren lässt. Der Kanton

Aargau ist dezidiert der Meinung, dass die Zuständigkeiten für das Bewilligungsverfahren und die Planung untrennbar verbunden sind, wie es die Systemabgrenzung in Art. 2 des Entwurfs des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (E-UGÜTG) vorgibt (siehe auch Antwort zur Frage 4b).

Der Regierungsrat erwartet ein klares Bekenntnis des Bundes zu diesem Vorhaben von nationaler Bedeutung, was auch die Investitionssicherheit für die privaten Projektinitianten stärken würde.

### **Zur 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)?"

Grundsätzlich befürworten wir, dass der Bund ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene vorsieht und das Vorhaben im Sachplan aufnehmen will. Beim Sachplan vertreten wir allerdings die Auffassung, dass der Bund mehr als nur eine formell koordinierende Aufgabe zwischen den Kantonen wahrnehmen muss. In Anbetracht der nationalen Bedeutung erachtet es der Kanton Aargau als klare Bundesaufgabe, das Vorhaben gemäss der in Art. 2 E-UGÜTG vorgesehenen Systemabgrenzung im Sachplan zu koordinieren und soweit räumlich abzustimmen, dass abschliessend eine Festsetzung im Sachplan möglich ist. Eine Delegation von Teilfragen in kantonale Verfahren, wie zum Beispiel die Konkretisierung der Linienführung, erachten wir weder als zweckmässig noch zielführend. Wir sind der Meinung, dass die Erfolgsaussichten des Vorhabens steigen beziehungsweise die Verfahrensrisiken sinken, je konkretere Aussagen/räumliche Festlegungen der Sachplan für diese Infrastruktur von nationaler Bedeutung vornimmt. Das Erfordernis der Koordination ist (wie in Art. 18 ff. Raumplanungsverordnung [RPV]) unmissverständlich gefordert, was bei der Erarbeitung des Sachplans durch die Zusammenarbeit und die Mitwirkung der Kantone sichergestellt ist. Der Kanton Aargau ist bereit, die Planung weiterhin sachbezogen und konstruktiv zu unterstützen. In diesem Sinn wird Art. 3 E-UGÜTG von uns ausdrücklich befürwortet.

Den Entscheid des Bundes, für Planung, Bau und Betrieb von unterirdischen Güteranlagen keine finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen und sich darauf zu beschränken, günstige Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Angebote ohne Monopolcharakter zu schaffen, unterstützen wir.

### **Zur Frage 4**

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

**Zu a.**

"Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?"

Ja, ein allgemein gültiger Erlass stellt prinzipiell sicher, dass auch andere Betreiber unterirdische Gütertransportanlagen erstellen und betreiben können. Um Doppelspurigkeiten, wie beispielsweise den Aufbau von parallel verlaufenden Systemen zu verhindern, erachten wir es als unabdingbar, dass im E-UGÜTG analog Art. 5 des Eisenbahngesetzes (EBG) eine Bestimmung für die Infrastrukturkonzessionierung aufgenommen wird. Ansonsten besteht das Risiko, dass das unterirdische Gütertransportsystem unkoordiniert weiterentwickelt wird und auf den aussichtsreichsten Strecken neue Marktplayer parallele Infrastrukturen aufbauen könnten.

### **Antrag**

Im E-UGÜTG ist analog Art. 5 EBG eine Bestimmung über die Infrastrukturkonzession aufzunehmen.

Die Absicht des Bundes, einen diskriminierungsfreien Zugang zu den angebotenen Beförderungsleistungen sicherzustellen, ist im Grundsatz nachvollziehbar. Sollte darunter auch der Zugang zu Hubs für die anschliessende Feinverteilung der Waren verstanden werden, so birgt ein diskriminie-

rungsfreier Zugang die Gefahr, keine hinreichende Bündelung auf der letzten Meile zu erzielen. Die angestrebten Verkehrsentlastungen wären in Frage gestellt. Es ist aus unserer Sicht zwingend notwendig, die funktionierende Feinverteilung (City-Logistik) vor der Erteilung der Plangenehmigung sicherzustellen.

#### **Antrag**

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

#### **Zu b.**

„Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?“

Grundsätzlich ermöglicht das E-UGüTG ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan. Der Entwurf beschränkt sich diesbezüglich richtigerweise auf die wesentlichen Rahmenbedingungen. Ergänzend sind aber folgende wichtige Anforderungen zu beachten:

Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung soll möglichst weitgehend mit Instrumenten des Bundes realisiert werden (vgl. Ausführungen zur Frage 3 beziehungsweise Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN). Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen). Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (zum Beispiel, wenn im Sachplan Planungssperimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden).

#### **Antrag**

Im Erläuterungsbericht ist auf diese Anforderungen hinzuweisen.

Die Erarbeitung der kantonalen Richtplaninhalte muss inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen. Umso mehr, wenn die Anlagen im Sachplan nicht weitestgehend räumlich festgelegt worden sind (vgl. Ausführungen zur Frage 3 beziehungsweise 4b), damit ein konsistentes System entsteht und den zuständigen kantonalen Behörden aufeinander abgestimmte Beschlüsse beantragt werden können. Dafür muss eine Koordinationsstelle bezeichnet werden. Wir schlagen vor, diese Koordinationsfunktion dem Bundesamt für Verkehr zu überbinden und dies im Gesetz festzulegen.

#### **Antrag**

Die Koordinationsfunktion des Bundesamts für Verkehr für die Erarbeitung eines schweizweiten konsistenten Systems via kantonale Richtpläne ist im Gesetz festzuschreiben.

### **Zu c.**

"Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?"

In der Frage der Verkehrserschliessung überwiegt die lokale und regionale Optik. In dieser Hinsicht stimmt der Kanton Aargau der vorgeschlagenen Aufgabenteilung zu. In der Frage sind jedoch nur die unterirdische Gütertransportanlage sowie der damit angeschlossene Zugang erwähnt. Nicht erwähnt sind die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen unserer Meinung nach Teil der Plangenehmigung sein, wie dies auch in Art. 10 Abs. 8 E-UGüTG vorgesehen ist. Die Aushubentsorgung wäre ferner als Teil der räumlichen Abstimmung (Art. 5 RPV) bereits vorausgehend und nach dem Grundsatz des Verursacherprinzips von den Gesuchstellern nachzuweisen (vgl. auch Bemerkung zu Art. 22 unten).

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

### **Antrag**

Der Begriff der "Anlage" ist zu klären und im ganzen Gesetz konsistent zu verwenden.

In diesem Zusammenhang sind auch die Anforderungen für die Aufnahme in den Richtplan zu klären: Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Die Formulierung in Art. 6 Abs. 2 E-UGüTG unterwirft alle Anlagen der Richtplanpflicht. Es kann aus unserer Sicht durchaus sein, dass gewisse untergeordnete Anlagen nicht gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan nicht stufengerecht wäre. Soweit bereits auf Stufe Sachplan Festlegungen erfolgen, erübrigt sich auch diesbezüglich die Richtplanpflicht (vgl. auch Antwort zur Frage 3 oben).

### **Antrag**

Die Richtplanpflicht ist in diesem Sinn zu präzisieren.

### **Zu d.**

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

Ja. Ein privatwirtschaftliches Projekt in der Grössenordnung einer unterirdischen Gütertransportanlage birgt finanzielle Risiken, die bei einem Scheitern nicht auf die öffentliche Hand beziehungsweise die Steuerzahler abgewälzt werden dürfen (gilt auch für den Unterhalt der Anlagen bei einem möglichen temporären Unterbruch, zum Beispiel infolge Betreiberwechsel). Prüfwert wäre zudem ein entschädigungsloses Heimfallsrecht der Anlagen. Gemäss Art. 25 des Gesetzesentwurfs entscheidet die zuständige Behörde, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird. Der Kanton Aargau erachtet es als unerlässlich, dass ein solcher Entscheid in Absprache mit den betroffenen Kantonen gefällt wird. Mit der beantragten Infrastrukturkonzession könnten im Übrigen die Fragen von Heimfall und Rückbau auf einfache Weise geregelt werden.

## **Antrag**

Art. 25 Abs. 1 ist wie folgt zu präzisieren: Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Die zuständige Behörde entscheidet in Absprache mit den betroffenen Kantonen, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.

## **Zur Frage 5**

"Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?"

### **Zu a.**

"Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?"

Zu einzelnen Artikeln des E-UGüTG haben wir die folgenden weiteren Bemerkungen:

Art. 6 Abs. 3: Wir begrüßen die Möglichkeit, dass der Bundesrat im Notfall Fristen für den Richtplan setzen kann, wenn sonst kein konsistentes Transportsystem entstehen kann. Allerdings fordern wir, dass dieses Mittel nur als letzter Ausweg ergriffen und die Zusammenarbeit mit den Kantonen bereits in der Erarbeitung der Sachplaninhalte intensiv wahrgenommen wird. Zudem scheint es nicht sinnvoll, nur Festlegungen zur Linienführung zu machen, sonst wird ein Kanton bloss unterirdisch durchquert. Auch die anderen Anlagen müssen im Notfall durch den Bund festgelegt werden. Grundsätzlich verdeutlicht das vorgeschlagene Instrument aber unseren Vorbehalt, dass eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung möglichst weitgehend mit Instrumenten des Bundes realisiert werden sollte.

## **Antrag**

In diesem Sinn sind Art. 6 Abs. 3 und die dazu gehörenden Erläuterungen umzuformulieren respektive zu ergänzen.

Art. 7 Abs. 1, letzter Satz: Die Anforderung, dass "Konflikt- und Optimierungspotential" aufgezeigt werden soll, ist verwirrend. Ein Unternehmen soll sinnvollerweise kein Projekt einreichen, das (unge-nutztes) Optimierungspotenzial aufweist. Daher ist eine Neuformulierung erwünscht. Diese soll sich an Art. 2 und 3 RPG orientieren und eine entsprechende Berichterstattung fordern. Darin soll unter anderem dargelegt werden, wie und nach welchen Kriterien das Unternehmen zu diesen Räumen (Korridoren, Perimeter) kommt, wie mit welchen betroffenen Interessen umgegangen wird usw.

## **Antrag**

Der letzte Satz Art. 7 Abs. 1 ist in diesem Sinn neu zu formulieren.

Art. 7 Abs. 2: Dieser Artikel ist unklar formuliert: Was ist mit "geeigneten Räumen" gemeint? Sind es Räume, die aus Sicht des Betreibers geeignet sind? Oder im Hinblick auf die Verkehrsplanung respektive einer übergeordneten Sicht? Zudem: An wen richtet der Bundesrat welche Aufträge?

## **Antrag**

Art. 7 Abs. 2 ist zu präzisieren.

Art. 22: Es kann nicht Sache der Kantone sein, für ein Unternehmen neue, in der Nähe befindliche Entsorgungsstandorte zu suchen. Der Umgang mit der Aushubentsorgung ist Aufgabe des Unternehmens (Verursacherprinzip). Die vertraglich oder rechtlich gesicherte Nutzung von Deponiestandorten für die Entsorgung des Aushubs ist beim Start des PGV vorzulegen. Ob hierzu vorausgehend Standorte im Richtplan oder der Nutzungsplanung auszuschneiden sind, muss offenbleiben. Bereits bestehende kantonale Regelungen zur Aushubentsorgung (Standorte im Richtplan, Vorgaben zum Transport) sind einzuhalten. Der Umgang mit dem Aushub- und Ausbruchmaterial wird im Sachplan noch zu vertiefen sein.



## Antrag

Art. 22 ist so umzuformulieren, dass die Verantwortung für die Sicherung der Entsorgung Sache des Unternehmens ist. Dieses orientiert sich dabei an den Vorgaben der Kantone.

Art. 24 Abs. 1: Was ist mit "nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienend" gemeint? Hier sind Präzisierungen erwünscht, zumindest in den Erläuterungen (zum Beispiel quantitative Abgrenzung).

## Antrag

Art. 24 Abs. 1 ist zu präzisieren.

## Zu b.

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

Wir verweisen diesbezüglich nochmals auf die Herausforderungen bezüglich der Feinverteilung von unterirdisch transportierten Waren. CST sieht ein Gesamtlogistiksystem vor, das nebst einer avancierten IT-Steuerung und einem unterirdischen Tunnelsystem auch die City-Logistik umfasst. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf beschränkt sich der Bund einzig auf eine Regelung der ersten beiden Komponenten. Weil die prognostizierte (positive) Wirkung von CST wesentlich von der Bündelungsfähigkeit bei der Feinverteilung der Waren abhängt, darf die City-Logistik nicht ausgeblendet werden. Für Bund und Kantone gilt es zu klären, wie die damit verbundenen Aufgaben, Kompetenzen (evtl. gesetzliche Grundlagen) und Zuständigkeiten geregelt werden sollen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann  
Landammann

Kopie

• [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Vincenza Trivigno  
Staatsschreiberin



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 11  
info@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Appenzell, 4. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage im Grundsatz.

Der volkswirtschaftliche Nutzen für die öffentliche Hand und die Allgemeinheit fällt gemäss erläuterndem Bericht des Bundesrats nur leicht positiv ins Gewicht. Der unterirdische Gütertransport kann aber die bestehenden Verkehrsträger entlasten und insbesondere die Zuverlässigkeit für zeitkritische Branchen (z.B. Lebensmittel usw.) steigern.

Die Konferenz der kantonalen Bau- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) hat am 14. Juni 2019 eine Stellungnahme abgegeben (Anhang). Dieser kann sich die Standeskommission anschliessen. Sie verweist auf die entsprechenden Ausführungen.

Zusätzlich stellt sie folgenden **Antrag**:

Es sei ein gesetzliches Kaufrecht im Landesinteresse durch das Gemeinwesen festzulegen, wie dies seit jeher für die Eisenbahninfrastruktur gilt (Art. 75 Eisenbahngesetz, EBG, SR 742.101).


Begründung:

Weil das Projekt privatwirtschaftlich finanziert wird, kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Eigentum an der Anlage zu einem späteren Zeitpunkt an ein ausländisch beherrschtes Unternehmen oder einen anderen Staat übergeht. Für eine zentrale Infrastruktur für den Gütertransport quer durch die Schweiz sollte aber aus staatspolitischer Sicht die Möglichkeit des Eigentumserwerbs vorbehalten bleiben. Anderenfalls könnten wesentliche Beteiligungen an der Anlage von einem ausländischen Konsortium, das von einem anderen Staat kontrolliert wird, übernommen werden, wie dies beispielsweise beim Flughafen von Toulouse, Frankreich, oder dem Hafen von Piräus, Griechenland, der Fall ist. Dies ist für die Schweiz abzulehnen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

**Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:

  
Markus Dörig

*Zur Kenntnis an:*

- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 4, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell



Kantonskanzlei, 9100 Herisau

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern



**Thomas Frey**  
Ratschreiber-Stv.  
Tel. +41 71 353 62 57  
Fax. +41 71 353 68 64  
thomas.frey@ar.ch

Herisau, 28. Juni 2019

## **Eidg. Vernehmlassung; Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonen die Vorlage über den unterirdischen Gütertransport zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat unterstützt die Vorlage und ist einverstanden damit, dass Cargo sous terrain mit einem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene unterstützt wird. Dabei sind die betroffenen Kantone frühzeitig und aktiv in den Prozess einzubinden, da kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne entfallen.

Der Regierungsrat unterstützt desweiteren vollumfänglich die Stellungnahme und die Anträge, die von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) mit Schreiben vom 14. Juni 2019 eingebracht wurden. Ergänzend hat der Regierungsrat folgende Bemerkungen:

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat begrüsst das Eingehen des Bundes auf die Anliegen und Bedürfnisse der betroffenen Kantone (vgl. Kap. 4.1.5 Erläuternder Bericht). Hierbei sind insbesondere die Standorte der oberirdischen Anlagen sowie deren Einbindung an das bestehende Strassennetz vorrangig zu behandeln.

Zu Frage 4c:

Es ist davon auszugehen, dass die Lager- und Umschlagsanlagen mit Zugang zur unterirdischen Gütertransportanlage (Hubs) in der Nähe von grösseren Logistikzentren vorgesehen werden. Mit Blick auf die bisherige Magnetwirkung von Autobahnausfahrten auf die umliegenden Gebiete ist eine kantonsübergreifende Planung wichtig, um einer unkoordinierten Bebauung rund um die Hubs entgegenzuwirken.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Thomas Frey, Ratschreiber-Stv.

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
www.rr.be.ch  
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

3. Juli 2019

RRB-Nr.: 731/2019  
Direktion Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Unser Zeichen 2019.BVE.6629  
Ihr Zeichen  
Klassifizierung Nicht klassifiziert



**Vernehmlassung des Bundes: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) – Cargo Sous Terrain.  
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat bedankt sich für die Gelegenheit, sich zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) und zu Cargo Sous Terrain äussern zu dürfen.

**1 Vorbemerkungen**

Aufgrund des stetigen Bevölkerungswachstums nimmt der Verkehr sowohl im Personen- wie auch im Gütertransport laufend zu. Gleichzeitig gebieten der haushälterische Umgang mit der knappen Ressource Boden und die Forderung nach innerer Verdichtung, dass die Verkehrsfläche insgesamt nicht mehr wachsen und effizienter genutzt werden sollte. Die Idee, die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern – vor allem im urbanen Raum – langfristig sicherzustellen mittels Ausweichen in die dritte Dimension nach oben oder unter den Boden, hält der Regierungsrat daher durchaus für einen interessanten, prüfenswerten Vorschlag. Ein System für den unterirdischen Gütertransport könnte längerfristig eine sinnvolle Lösung darstellen.

Der ausführliche erläuternde Bericht des Bundesrates zur Vorlage lässt jedoch wesentliche Fragen offen, insbesondere was den Nutzen und die Folgen der neuen Logistik-Infrastruktur betreffen. Die Vorteile der geplanten Infrastruktur liegen aus Sicht des Regierungsrates vor allem bei den privaten Betreibern, die sich bereit erklärt haben, die Infrastruktur zu finanzie-

ren. Für die Allgemeinheit wird lediglich ein leicht positiver Effekt erwartet. Der Regierungsrat erachtet es als zwingend, dass das Gesetz den Nutzen von Cargo Sous Terrain für die Allgemeinheit ins Zentrum stellt und diesen mit geeigneten Vorgaben sicherstellt. Schliesslich birgt das Projekt auch diverse Risiken. Ausserdem bleibt die zentrale Frage, ob das Vorhaben tatsächlich zu einer Verlagerung des Güterverkehrs beiträgt – oder bloss eine weitere Zunahme des gesamten Güterverkehrs in der Schweiz begünstigt (Reboundeffekt) – offen.

## **2 Anschluss an BPUK-Stellungnahme**

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK hat zuhanden des Bundes eine Stellungnahme verabschiedet, der sich der Regierungsrat grundsätzlich anschliesst. Er verzichtet daher darauf, den gesamten Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage analog zu beantworten. Er erlaubt sich aber, in Ergänzung zur BPUK-Stellungnahme bei einzelnen Fragen Akzente zu setzen und Anträge zu stellen, welche aus Sicht des Kantons Bern nach einer stärkeren Berücksichtigung verlangen.

## **3 Akzente des Kantons Bern**

### **3.1 Frage 1: Bedarf für unterirdischen Gütertransport gemäss Konzept Cargo Sous Terrain**

Aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums sind innovative Lösungen um die Verkehrs- und Umweltbelastung zu reduzieren grundsätzlich willkommen. Für den Regierungsrat steht jedoch eine bessere Auslastung der *bestehenden* Infrastrukturen im Vordergrund. Dabei sollen auch absehbare technologische Entwicklungen miteinbezogen werden, insbesondere angesichts des langen Realisierungshorizonts von Cargo Sous Terrain. So könnte der im Konzept angedachte Betrieb mit autonom verkehrenden Elektrofahrzeugen auch ohne neue Infrastruktur wie das CST Realität werden. Der von *Avenir Suisse* lancierte Gedanke, für einen solcherart verkehrenden, leisen Güterverkehr dereinst das Nachtfahrverbot zu lockern, erscheint dem Regierungsrat durchaus prüfenswert. Auch tagsüber gibt es freie Strassenkapazitäten, insbesondere wenn die Sicherheitsabstände autonomer bzw. vernetzter Fahrzeuge massiv reduziert werden können. Ähnliches gilt für den Schienenverkehr, wo ein autonomer Betrieb wohl noch früher als auf der Strasse realisiert werden könnte. Ob eine zusätzliche, unabhängige Infrastruktur wirklich nötig und zweckmässig ist, muss daher sehr genau abgewogen werden. Der Regierungsrat geht nach heutigem Kenntnisstand davon aus, dass eine punktuelle Linderung der Verkehrsüberlastung vor allem auf dem Nationalstrassennetz möglich wäre. Das vielerorts stark belastete *kantonale und kommunale Strassennetz* dürfte durch CST kaum entlastet werden.

Um den Bedarf für eine derart kostenintensive, langangelegte und neuartige Infrastruktur wie CST seriös und abschliessend beurteilen zu können, bedarf es für den Regierungsrat einer deutlich fundierteren Grundlage. So sind neben verkehrlichen Aspekten zwingend auch die positiven und negativen Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft sowie den Raum abzuklären. Diese werden derzeit zu wenig umfassend berücksichtigt. Die in den Unterlagen erwähnte Machbarkeitsstudie fokussiert zu stark auf volks- und betriebswirtschaftliche Aspekte von CST. Für die Ausarbeitung eines so konkreten Gesetzesvorschlags ist es aus Sicht des

Regierungsrates – angesichts des derzeitigen Wissensstandes und des noch unklaren Regelungsbedarfes – eigentlich noch zu früh.

**Antrag:** Bevor die Gesetzesvorlage (und der Sachplan) weiter vorangetrieben werden, ist Cargo Sous Terrain einer umfassenden Nachhaltigkeitsbeurteilung oder einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen.

### **3.2 Frage 4d: Sicherheiten verlangen für einen allfälligen Rückbau**

Die Gewährleistung eines Rückbaus ist für den Regierungsrat zwingend. Wobei anstelle eines Rückbaus auch die Übertragung der Anlagen an die öffentliche Hand als Rückfallebene in Frage kommen könnte. Dies insbesondere, weil im Konzept – nebst dem Cargo – auch die Übertragung von Elektrizität etc. unter Terrain angedacht ist. Derartige Übertragungsanlagen sind für die Landesversorgung von Bedeutung und müssen gegebenenfalls zu Gunsten der Öffentlichkeit gesichert werden.

Wenn auch nur von lokalem Interesse gilt ähnliches auch für die Hubs, die zugleich der City-Logistik dienen. Auch diese müssten unabhängig vom CST-System weiterbetrieben werden können. Dazu ist es von Vorteil, wenn alle Hubs von Anfang an auch mit den Nationalstrassen und der Bahn verknüpft sind. Es stellt sich dem Regierungsrat daher die Frage, ob der Sachplan nicht besser die *gesamten* nationalen Infrastrukturen des Güterverkehrs festlegen sollte.

### **3.3 Frage 5b: Themen, die zu wenig berücksichtigt wurden**

#### **3.3.1 City Logistik**

Die effiziente und nachhaltige Feinverteilung in den Ballungsgebieten (City-Logistik) ist nach unserem Verständnis inhärenter Teil der CST-Konzeption, wird im Gesetz jedoch nicht thematisiert. Soll CST durch Bündelung der Warentransporte erfolgreich die bestehenden Infrastrukturen vom Güterverkehr entlasten, muss aus Sicht des Regierungsrates die Verpflichtung zur Zusammenarbeit der Logistiker in den Ballungsgebieten rechtlich verankert werden. Ansonsten besteht das Risiko, dass auch mit CST die Feinverteilung in den Ballungsgebieten unkoordiniert und ineffizient erfolgt und unnötige Fahrten generiert werden.

**Antrag:** An die Feinverteilung (City-Logistik) sind klare Anforderungen zur Zusammenarbeit unter den Logistikern zu stellen oder in einem baldigen Schritt ergänzend zu erlassen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass hierfür eine eigenständige gesetzliche Grundlage notwendig ist.

#### **3.3.2 Finanzierung zur Erschliessung der Hubs**

Dass Kantone und Gemeinden weiterhin über die Verantwortung ihrer oberirdischen Verkehrsinfrastrukturen verfügen, ist für den Regierungsrat zentral. Das Gesetz kann allerdings eine Übertragung der öffentlichen Strassenbaukosten an private Sondernutzer vorsehen, für den Fall, dass zusätzliche Erschliessungskapazitäten für eine CST-Anlage gebaut werden müssen.



**Antrag:** Auf den angrenzenden Strassen, die zu den Hubs führen, ist mit Mehrverkehr und allfälligen Infrastrukturanpassungen zu rechnen. Eine Verankerung der Übertragung der Kosten des öffentlichen Strassenbaus an Sondernutzer ist im UGüTG aufzunehmen.

### 3.3.3 Deponiefrage

Falls die im Konzept angedachten Tunnel-Anlagen im Kanton Bern (Härkingen/Niederbipp–Bern–Freiburg sowie Bern–Thun) realisiert werden, ergäben sich sehr grosse Ausbruch- und Deponievolumen. Diese würden die aktuell bestehenden Deponieengpässe massiv verschärfen. Die in Art. 22 vorgesehene Regelung, dass die Kantone Standorte für die Entsorgung der Materials bezeichnen (Abs. 1) und das BAV Zwischenlager bezeichnen kann, wenn keine rechtskräftige Bewilligung der betroffenen Kantone vorliegt, (Abs. 2) lehnt der Regierungsrat klar ab.

**Antrag:** Die konkrete Lösung der Deponiefrage ist – im Einvernehmen mit den Kantonen – von den Initianten zwingend als Vorleistung zu verlangen. Erst dann kann eine Plangenehmigung erteilt werden. Art. 22 ist entsprechend anzupassen.

### 3.3.4 Flächeneffizienz

Ein zentraler Vorteil des Projekts Cargo Sous Terrain läge in der Schonung zusätzlicher oberirdischer Flächen. Aus Sicht des Regierungsrates sollte dies nicht nur für die geplanten Tunnelstrecken gelten, sondern auch für die Oberflächenanlagen. Diese sogenannten Hubs der unterirdischen Transportlogistik sollen an bestehenden Logistikstandorten realisiert werden und dabei keine zusätzlichen Flächen beanspruchen. Auf diese Weise soll der Flächenbedarf der Logistik insgesamt sinken (Flächeneffizienz).

**Antrag:** Die Abstimmung zwischen den Hubs und den bestehenden Logistikstandorten ist im Sachplanverfahren zu sichern.

### 3.3.5 Infrastrukturkonzession

Nach Ansicht des Regierungsrates muss der Bund die CST-Anlage konzessionieren. Mit einer Konzession können zentrale Elemente wie etwa der diskriminierungsfreie Zugang sowie die Frage von Heimfall und Rückbau einfach geregelt werden.

**Antrag:** Die Erteilung von Infrastrukturkonzessionen ist analog Art. 5 Eisenbahngesetz (EBG) ins E-UGüTG aufzunehmen.

### 3.3.6 Brandschutz

Da sich sowohl beim Warentransport, als auch bei Unterhalt und Wartung der Anlage Brände sowie technische oder Personenunfälle ereignen können, sollen im UGüTG auch Grundsätze zum Brandschutz aufgenommen werden – analog Rohrleitungsgesetz (RLG; SR 746.1) Art. 32 Abs. 2 (Alarmierung bei Schadhafteit der Anlage). Da für den Einsatz der Feuerwehren bzw. ABC-Wehren die Kantone zuständig sind, ist dabei der Koordination der Kantone im Ereignisfall besondere Rechnung zu tragen.

Weiter sind für eine sichere Intervention bauliche, technische und organisatorische Brandschutz- und Sicherheitsmassnahmen von der Anlagenbetreiberin zu fordern. Die entsprechenden Regelungen sind unter Einbezug der für die Ereignisbewältigung zuständigen kantonalen Fachleute zu erarbeiten und im UGÜTG bzw. in den Ausführungsbestimmungen aufzunehmen.

Die spezifischen Sicherheitskosten, die sich aus den Gefahren des unterirdischen Gütertransports ergeben, sind von den Betreiberinnen der Anlage zu übernehmen (analog Eisenbahnen und Autobahnen). Ein entsprechender Grundsatz ist im Gesetz zu verankern. Ausserdem ist entgegen den Absichten des Bundes eine Erteilung und Erneuerung von Betriebsbewilligungen vorzusehen, in welcher auch Aspekte des Brandschutzes und der Sicherheit überprüft werden.

Ferner ist der Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorzusehen. Auch für darüber liegende, bestehende Bauten, anderweitige unterirdische Anlagen sowie Rohrleitungen besteht ein gewisses Risiko, für das eine angemessene Versicherungsdeckung der Betreiberin vorliegen sollte. Im Sinne der Rechtssicherheit sollte auch für die oberirdischen Anlagen von CST eine Versicherungspflicht rechtlich verankert werden.

**Antrag:** Aufnahme der oben genannten Punkte unter Einbezug der relevanten Fachleute

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**

Der Präsident,

Christoph Ammann

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- elektronisch (in Word- und PDF-Format) an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Beilage

- Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Per E-Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Liestal, 25. Juni 2019  
BAV-010.0//330

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport mit zugehörigem Fragenkatalog zur Vernehmlassung zugestellt. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage  
Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

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

Da langfristig weder kommende technische Entwicklungen im Strassen- und Schienengüterverkehr, zukünftige Kapazitäten auf Schiene und Strasse, als auch das zukünftige Aufkommen an Gütern und dessen Lieferanforderungen konkret vorhersehbar sind, ist der Bedarf für ein System, welches ähnlich wie das heutige Schienennetz funktioniert, nicht nachgewiesen.

Die vorhandenen Analysen weisen aber insgesamt auf positive volkswirtschaftliche Auswirkungen mit diversen Chancen für die Anspruchsgruppen hin.

Obwohl der Bedarf für ein solches System unklar ist, stehen wir dem Projekt offen / positiv gegenüber, da wir das Ergreifen der Initiative für ein solches System mit einem privaten Betreibermodell durch die Investoren begrüssen, insbesondere da die Investoren damit einige (finanzielle) Risiken auf sich nehmen.

Aufgrund der offenen Fragen, dem aus heutiger Sicht kaum nachzuweisenden Bedarf, der grossen Dimension und der nicht unerheblichen Auswirkungen des Vorhabens, sollte zuerst die geplante erste Etappe in Betrieb genommen und Erfahrungen gesammelt werden. Zentral ist dabei der Nachweis, dass die öffentliche Hand durch das Vorhaben nicht finanziell belastet wird. Aufgrund der Pilotstrecke soll über ein System für die ganze Schweiz entschieden werden.

Der Entscheid des Bundes sich nicht explizit hinter die eigene Gesetzesvorlage zu stellen und das weitere Vorgehen stattdessen von der Haltung der Kantone und der Logistikbranche abhängig zu machen, irritiert uns und dürfte auch die Investoren von CST verunsichern. Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Wir erwarten, dass sich der Bundesrat eindeutig positioniert.

**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?**

Wir begrüssen, dass das vorgeschlagene Plangenehmigungsverfahren (PGV) sich weitgehend an dasjenige nach dem Eisenbahngesetz anlehnt. Dies hat zum Vorteil, dass bereits bestehende und bewährte Regelungen und Verfahren angewendet werden können. Zukünftige Abläufe und Verantwortlichkeiten sind bekannt und der Einbezug der Kantone ist sichergestellt.

**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)?**

Wir unterstützen die Zielsetzung eines einheitlichen Plangenehmigungsverfahrens nach Bundesrecht und die Aufnahme unterirdischer Gütertransportanlagen als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr.

Da der Bedarfsnachweis eines unterirdischen Gütertransportsystems fehlt, begrüssen wir es, dass der Bund keine finanziellen Mittel für den Bau und Betrieb von Anlagen zur Verfügung stellt.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Wir begrüssen, dass der unterbreitete Erlassentwurf nicht als Spezialgesetz für CST gedacht ist. Aufgrund der Erfahrungen der Pilotstrecke sollten Mutationen im Nachgang an den Pilot möglich sein.

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

Wir erachten dieses Vorgehen verfahrenstechnisch als angemessen und unterstützen es. Grundsätzlich wird im E-UGüTG ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vorgeschlagen. Der Entwurf beschränkt sich richtigerweise auf die wesentlichen Rahmenbedingungen. Ergänzend sind aber folgende wichtige Anforderungen zu beachten:

Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen). Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (z.B. wenn im Sachplan Planungs-

perimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden).

Im Erläuterungsbericht ist auf diese Anforderungen hinzuweisen.

Die Erarbeitung der kantonalen Richtplaninhalte muss inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen, damit ein konsistentes System entsteht und den zuständigen kantonalen Behörden aufeinander abgestimmte Beschlüsse beantragt werden können. Dafür muss eine Koordinationsstelle bezeichnet werden.

Diese Koordinationsfunktion ist dem BAV zu überbinden; dies ist im Gesetz festzulegen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone/Gemeinden verbleibt?**

Ja, wir erachten es als wichtig, dass die restlichen Kompetenzen, vor allem die Verkehrserschliessung, in der Verantwortung der Kantone resp. Gemeinden verbleibt.

In der Frage sind jedoch nur die unterirdische Gütertransportanlage sowie den damit angeschlossenen Zugang erwähnt. Nicht erwähnt sind die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen unserer Meinung nach Teil der Plangenehmigung sein, wie dies auch in Art. 10 Abs. 8 des E-UGüTG vorgesehen ist. Die Aushubentsorgung wäre ferner als Teil der räumlichen Abstimmung (Art. 5 RPV) bereits vorausgehend im Rahmen der Sach- und der Richtplanung stufengerecht zu thematisieren

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

Wir erachten es nicht nur als notwendig, sondern als unabdingbar; die Formulierung kann ist durch muss zu ersetzen. Es muss gewährleistet sein, dass bei einem Scheitern des Projektes resp. Einstellen des Betriebes irgendwann in der Zukunft keine Kosten für Bund oder Kantone entstehen.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Beim Konzept wird von einem 24h-Betrieb des Systems inkl. der Hubs und damit auch der auf öffentlichem Gebiet liegenden Transportvorgänge ausgegangen. Wie genau wird ein lärmarmen Nachtbetrieb gewährleistet und was sind die Folgen, sollten die Hubs nicht 24h betrieben werden können?

Sollte das Projekt irgendwann scheitern und beim Unternehmer unzureichende finanzielle Mittel für einen allfälligen Rückbau vorhanden sein, muss aufgezeigt werden, wer diese Kosten trägt. Es muss sichergestellt sein, dass die Kosten nicht auf die öffentliche Hand zurückfallen und sie in irgendeiner Form rückversichert sind.

Die Möglichkeit einer Enteignung bei einem privatwirtschaftlichen Projekt erachten wir als heikel. Für eine Enteignung muss ein übergeordnetes öffentliches Interesse vorliegen. Wie

wird dieser Nachweis geführt und wie wird hier argumentiert? Dieser Punkt sollte jetzt geklärt werden oder zumindest im Rahmen der ersten Etappe. Aufgrund des bisher nicht nachgewiesenen Bedarfs (und auch klaren Vorteilen) ist eine berechnete Enteignung nicht vorstellbar, sondern wäre ein unverhältnismässiger Eingriff in das Privateigentum. Da jedoch ein übergeordnetes Interesse besteht, herauszufinden, ob ein solches System tauglich und ein Bedarf vorhanden ist, könnte die Möglichkeit einer Enteignung vorerst auf die Pilotstrecke begrenzt werden.

Klärungsbedürftig ist, was unter dem Begriff "Anlage" zu verstehen ist und wie weit die Anlagen rund um die Hubs damit gemeint sind (vgl. Art. 2 versus Art. 8 Abs. 8 E-UGüTG). Daher wird diesbezüglich eine Präzisierung der Begrifflichkeiten gefordert (alle).

Art. 6 Abs. 2: "Grundlage" ist aufgrund der gewählten Formulierung hier nicht der allein richtige Begriff, da wohl auch Beschlüsse gemeint sind. Wenn hier Art. 8 Abs. 2 des RPG nachgekommen werden soll, sollte die Formulierung mit dem RPG übereinstimmen. Ansonsten ist eine andere Formulierung zu wählen.

Art. 7 Abs. 1: Die Wendung "Konflikt- und Optimierungspotential" des letzten Satzes erscheint verwirrend. Ein Unternehmen soll ja sinnvollerweise keine Projekte einreichen, die (ungenutztes) Optimierungspotenzial aufweisen. Daher ist eine Neuformulierung erwünscht. Diese soll sich an Art. 2 und 3 RPG orientieren und eine entsprechende Berichterstattung fordern. Darin soll u.a. dargelegt werden, wie und nach welchen Kriterien ein Unternehmer zu diesen Räumen (Korridoren, Perimeter) kommt, wie mit welchen betroffenen Interessen umgegangen wird usw.

Art. 7 Abs. 2: Weiterer Klärungs- oder Erläuterungsbedarf: Was ist mit "geeigneten Räumen" gemeint.

Art. 22 Abs. 2: Der Umgang mit dem Aushub ist im Sinne des Verursacherprinzips gemäss USG als Aufgabe des Unternehmers zu bezeichnen (und nicht der Kantone). Es kann nicht Sache der Kantone sein, für ein Unternehmen neue, in der Nähe befindliche Ablagerungsstandorte zu suchen.

Art. 24 Abs. 1: Was ist mit "nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport" gemeint? Präzisierungen sind hier erwünscht, zumindest in den Erläuterungen (z.B. quantitative Abgrenzung).

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

Das Thema Rückbau und allfällige Kosten, welche bei einem Konkurs vom Unternehmer für die Öffentlichkeit anfallen, wird unzureichend behandelt.

Ist CST dauerhaft nur als „Insellösung“ für die Schweiz angedacht? Warum gibt es keine Ideen den grenzüberschreitenden Warenverkehr mit Hubs bereits vor den Grenzübergängen anzuschliessen (Entlastung Grenzübergänge und Region Basel). Wie wird das System CST in internationale Lieferketten integriert?

Grösstenteils erscheint die Beschreibung des Systems stufengerecht. Eine detailliertere Beschreibung der folgenden Themen des Systems wäre jedoch wünschenswert: Wie genau

funktioniert die Sortierung in den Tunneln? Welche oberirdischen Vorsortier- und Umpackarbeiten sind nötig? Wie genau sollen die Hubs funktionieren, wie wird die Anfahrt der Lastwagen, Lieferwagen etc. organisiert etc.?

Die Firma Quantis hat für CST eine Life-Cycle-Assessment-Analyse durchgeführt, diese weist eine positive Ökobilanz aus. Eine vom Bund eingesetzte, unabhängige Expertengruppe hat diesen Effekt bestätigt, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die von CST prognostizierten Verkehrspotenziale ausgeschöpft werden können und für den zusätzlichen Stromverbrauch Umweltzertifikate gelöst werden. Unterirdische Gütertransportanlagen bringen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit also sowohl Chancen als auch Gefahren mit sich. Wir erachten es deshalb als zentral, dass die Eigentümer beziehungsweise Betreiber solcher Systeme gesetzlich zum Nachweis über den nachhaltigen Bau und Betrieb ihrer Anlagen verpflichtet werden. Dies gilt umso mehr, als das E-UGüTG nicht nur für CST gedacht ist, sondern auch Investoren offensteht, die sich nachhaltigen Konzepten nicht verpflichtet fühlen.

Aufgrund der offenen Fragen ist eine abschliessende Beurteilung des Vorhabens aktuell nicht möglich und wir empfehlen ein etappiertes Vorgehen.

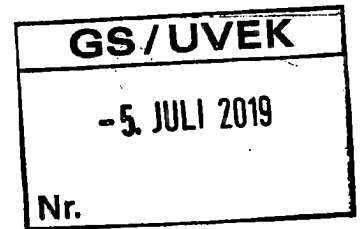
Hochachtungsvoll



Monica Gschwind  
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel  
  
Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Basel, 3. Juli 2019

**Regierungsratsbeschluss vom 2. Juli 2019**

**Vernehmlassung Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport  
Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen bezüglich Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, Stellung nehmen zu dürfen.

Wir begrüssen die aktive Unterstützung von Innovationen im Bereich des Güterverkehrs durch den Bund. Daher befürwortet der Kanton Basel-Stadt die Initiative von Cargo sous terrain hinsichtlich einer Optimierung der städtischen Feinverteilung von Gütern. Ein Bedarf für ein neues unterirdisches Transportsystem besteht aus unserer Sicht aber nicht.

In der Beilage finden Sie unsere detaillierten Antworten zu den im Rahmen der Vernehmlassung gestellten Fragen, inklusive unserer konkreten Anträge.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns recht herzlich.

Mit freundlichen Grüssen  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

Beilage:  
Antwortkatalog zur Vernehmlassungsvorlage





## **Antwortkatalog zur Vernehmlassungsvorlage: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

### **Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

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

Cargo sous terrain ist ein interessantes und visionäres Projekt. Es bietet möglicherweise Potenziale für eine effiziente Abwicklung des zukünftigen Güterverkehrs und für die langfristige Entlastung des Nationalstrassennetzes im Rahmen einer Verlagerung des schweren Güterverkehrs. Die tatsächliche Notwendigkeit einer neuen, unterirdischen Verkehrsinfrastruktur und das effektive Verlagerungspotenzial von CST ist aus Sicht des Kantons Basel-Stadt jedoch noch ungewiss.

Bisherige CST-Studien gehen davon aus, dass durch die Verlagerung der Güterströme unter die Erde der Verkehr auf Nationalstrassen von schweren Lastwagen (über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht) entlastet werden könnte. Dies obwohl sowohl die Güterverkehrsstatistiken des BFS sowie aktuelle Trends im Güterverkehr (E-Commerce, Trend zu same-day-deliveries sowie immer kleiner werdender Sendungsgrössen) darauf hindeuten, dass das zukünftige Güterwachstum auf der Strasse fast ausschliesslich im kleinteiligen Güterverkehr mit leichten Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht stattfinden wird. Aktuelle, nationale Regulierungen wie die LSV, das Nachtfahrverbot, sowie die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer tragen weiter dazu bei, dass ein Verlagerungseffekt von den schweren auf leichte Güterfahrzeuge stattfinden wird, da letztere heute nicht den erwähnten Regulierungen unterliegen.

Der Kanton Basel-Stadt bemängelt, dass leichtere Strassengüterfahrzeuge und Lieferwagen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht in den bisherigen CST-Vorstudien komplett ausgeklammert wurden. Wir bitten daher den Bund, bei den Trägern von CST darauf hinzuwirken, dass Untersuchungen zu den Auswirkungen von CST auf kleine Güterfahrzeuge und Lieferwagen durchgeführt werden, bevor weitere Projektschritte eingeleitet werden.

CST schliesst eisenbahnaffine Massengüter wie z.B. nicht-palettierbare Schüttgüter und Gefahrgüter für den unterirdischen Transport zumindest teilweise aus. Weiter sind weder CST-Hubs im benachbarten Ausland, noch eine unterirdische Verbindung auf der Nord-Süd-Achse geplant. Internationale Sendungen im Import/Export sowie Transitsendungen wären dadurch nur bedingt und höchstens auf Teilabschnitten für das unterirdische System geeignet. Eine substantielle Entlastung des Eisenbahnnetzes durch CST ist daher aus unserer Sicht nicht absehbar.

In der Agglomeration Basel plant CST bisher weder Hubs auf französischem noch auf deutschem Hoheitsgebiet. Der bisherigen Planung fehlt folglich eine grenzüberschreitende Perspektive. Der Region Basel würde somit die Funktion eines „Anfangs“- bzw. „Endbahnhofs“ übertragen, wo alle Sendungen inklusive Import-/Export-Verkehre in das CST-System ein- bzw. ausgeschleust werden müssten. Daraus resultiert offensichtlich eine Zusatzbelastung durch den internationalen Zu-

fahrtsverkehr rund um einen allfälligen Basler CST-Hub. Wir erwarten vom Bund und von den Projektträgern, dass sie das Konzept so weiterentwickeln, dass die ohnehin stark belastete Strasseninfrastruktur in der Agglomeration Basel nicht zusätzlich belastet wird.

Aus Sicht der Störfallvorsorge kann CST eine interessante Alternative für den Gefahrguttransport bieten. Ob sich aufgrund der Trennung des Transportes von der Oberfläche eine Verkehrsreduktion erzielen lässt und sich daher aus Sicht der Störfallvorsorge ein Bedarf ergibt, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Der Kanton Basel-Stadt sieht vor allem Handlungsbedarf in der City-Logistik und arbeitet bereits aktiv an der Optimierung der städtischen Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile. Die Initiative von CST in diese Richtung ist zu begrüßen. Der Kanton Basel-Stadt hat gegenüber CST bereits Bereitschaft signalisiert, die Zusammenarbeit zum Thema City-Logistik zu vertiefen.

Ein Bedarf für ein unterirdisches Transportsystem für den Hauptlauf besteht dabei aus Sicht des Kantons Basel-Stadt aber nicht:

#### Verkehrliche Argumente

- Der in den CST-Vorstudien vorrangig analysierte, schwere Güterverkehr wird sich voraussichtlich auch ohne Tunnelsystem absolut auf einem konstanten Niveau entwickeln und ist hinsichtlich der verkehrlichen Gesamtleistung zu vernachlässigen (heute ca. 3 % der Gesamtverkehrsleistungen<sup>1</sup>, Tendenz sinkend in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen).
- Es ist davon auszugehen, dass das prognostizierte Wachstum an Fahrleistungen im Güterverkehr vornehmlich mit kleinen Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen stattfinden wird. Zu diesen Fahrzeugtypen liegen dem Kanton Basel-Stadt heute keinerlei abgeschlossene Untersuchungen hinsichtlich der Verlagerungspotenziale von CST vor.
- Die Entlastungspotenziale für das Eisenbahnnetz sind als gering einzustufen.

#### Ökologische Argumente

- Da das Wachstum besonders der Zahl kleiner Fahrzeuge zu erwarten ist, könnte eine lokale Schadstoffreduzierung des Strassengüterverkehrs bereits heute mit bestehenden Technologien auf der Strasseninfrastruktur vorangetrieben werden. Hierfür gäbe es bereits heute marktreife Lösungen (z.B. Elektro-Lieferwagen).

#### Gesamtwirtschaftliche Argumente:

- Bevor ein neues Transportsystem in vorgesehener Dimension errichtet wird, müssten Bestrebungen unternommen werden, die Teilsysteme Bahn und Strasse gesamtheitlich besser auszulasten z.B. durch eine bessere zeitliche Verteilung mit gleichzeitiger Kapazitätsentlastung in den Spitzenzeiten.
- Güterverkehrssysteme bedürfen einer internationalen Ausrichtung. Das vorliegende CST-Konzept stellt eine schweizerische Insellösung dar. Ob und wie die Integration in internationale Lieferketten funktionieren wird, bleibt fraglich.

---

<sup>1</sup> ca. 2 von insgesamt 66 Milliarden Fahrzeugkilometer pro Jahr (Quelle: BFS: Mobilität und Verkehr – Statistischer Bericht 2018)

**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?**

Es ist grundsätzlich begrüssenswert, dass der Bund Innovationen im Bereich des Güterverkehrs durch ein übergeordnetes Plangenehmigungsverfahren unterstützt, vorausgesetzt die betroffenen Kantone werden angemessen in das Verfahren einbezogen und können über den tatsächlichen Bedarf und die allfällige Realisierung eines CST-Hubs bestimmen. Prioritär gilt es aber, den Einsatz von zukunftsfähigen Informations- und Kommunikationstechnologien sowie die Einführung bzw. Überarbeitung kapazitätsentlastender Regulierungen für die bestehenden Teilsysteme Strasse und Schiene voranzutreiben, bevor ein dritter, unterirdischer Verkehrsträger installiert wird, dessen zukünftige Auslastungsmöglichkeiten heute noch höchst ungewiss sind.

Eine garantierte Mindestauslastung des Tunnelsystems ist aus dem vorliegenden Konzept sowie aus dem Gesetzesentwurf nicht erkennbar. Für den Bau einer Infrastruktur in dieser Grössenordnung wären Aussagen hierzu aber erforderlich. Eine entsprechend eindeutigere Haltung des Bundes zum Gesamtprojekt wäre dafür sicherlich begrüssenswert.

**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)?**

*Plangenehmigungsverfahren/Sachplan*

Sollten zukünftige, verkehrliche Herausforderungen auch nach Ausschöpfung aller regulatorischer und technologischen Möglichkeiten tatsächlich immer noch eine unterirdische Infrastruktur notwendig machen, wäre ein Plangenehmigungsverfahren auf Bundesstufe zu begrüssen.

*keine finanziellen Mittel vom Bund*

Der Kanton Basel-Stadt würde eine rein privatwirtschaftliche Finanzierung erwarten. Von Seiten der Behörden können keine finanziellen Mittel für CST aufgewendet werden. Es ist ausserdem darauf zu achten, dass die Kantone nicht zu stark mit planerischen Aufgaben belastet werden, solange seitens CST weder technische Projektbeschriebe noch ausgereifte Logistikkonzepte vorliegen.

*Nutzung bestehender rechtlicher Rahmenbedingungen*

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst grundsätzlich die Übernahme bewährter Regulierungen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst grundsätzlich die Anlehnung an die aus dem Eisenbahngesetz (EBG) und Enteignungsgesetz des Bundes (EntG) bekannten rechtlichen Rahmenbedingungen. Der Vorschlag eines Plangenehmigungsverfahrens „sui generis“ für unterirdische Gütertransporte scheint zielführend. Allerdings haben sich nach Einschätzung des Kantons Basel-Stadt aus dieser teilweise analogen Übernahme von Artikeln aus EBG und EntG inhaltliche Widersprüche und Inkonsistenzen ergeben (siehe Antworten auf Frage 5a). Kritisch erachten wir ebenfalls die uneinheitliche Ausscheidung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen. Beispielsweise wird der Grundsatz der Koordination gemäss Art. 25 RPG durchbrochen, wenn nebst dem Plangenehmigungsverfahren für Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial kantonale Bewilligungen nötig sind. Ebenso ist fraglich, ob der Bundesrat tatsächlich befugt ist, den Kantonen eine Frist für einzelne Richtplaneinträge festzusetzen.

Der Kanton Basel-Stadt folgt dem Antrag der BPUK zur Frage 4a. hinsichtlich der Sicherstellung einer optimierten Feinverteilung (City-Logistik) ausdrücklich.

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

Grundsätzlich ja. Im Falle einer Realisierung sind die den Berichten der BPUK sowie der KPK zur Frage 4b. formulierten Anforderungen an die Stufengerechtigkeit zu beachten.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Grundsätzlich ja. Wir unterstützen die Rückmeldungen der BPUK sowie der KPK zur Frage 4c voll und ganz.

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

Ja. Der Antrag BPUK zur Frage 4d. ist dabei zu beachten

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

*Anmerkungen zu einzelnen Artikeln des E-UGüTG*

- Art. 3: Aus dem Text geht hervor, dass die Linienführung „im Rahmen der Planung“ zu berücksichtigen ist. Gemeint ist gemäss Erläuterungen, dass der Bund die Linienführung in der Sachplanung berücksichtigt und der Kanton die Linienführung in den Richtplänen. Wir empfehlen daher, den Artikel entsprechend zu präzisieren: „[...] im Rahmen der Sach- und Richtplanung“ [...].
- Art. 4 Abs. 2: Der diskriminierungsfreie Anschluss an die Anlagen soll nur gewährt werden müssen, wenn dies „wirtschaftlich vertretbar“ ist. Mit dem Verweis auf „vertretbar“ wird ein neuer unbestimmter Rechtsbegriff verwendet. Dieser muss daher im Einzelfall ausgelegt werden. Wir empfehlen deshalb, statt „vertretbar“ auf den Begriff „zumutbar“ auszuweichen. Dies, weil die „Zumutbarkeit“ als Rechtsbegriff bereits bekannt ist und daher die Frage, wann ein diskriminierungsfreier Zugang „wirtschaftlich zumutbar“ ist, gestützt auf aktuelle Rechtsprechung beurteilt werden kann.
- Art. 5 Abs. 2: Der Absatz macht keine Aussage dazu, wann das Ziel nicht erreicht werden konnte und wie dies genau darzulegen ist. Diese Voraussetzung für ein Enteignungsverfahren sollte daher präzisiert werden.
- Art. 9: Wir empfehlen, den Natur- und Heimatschutz im Titel des Artikels 9 und in dessen Absätzen zu integrieren. Dies, da die Plangenehmigung nur erteilt wird, wenn auch die Interessen des Natur- und Heimatschutzes gewahrt sind (vgl. Art. 10 Abs. 6 lit. a) .
- Art. 16 Abs. 2: Wir empfehlen die Ergänzung, dass die Kantone eine gleichzeitige Auflage sicherstellen.
- Art. 24 Abs. 2: Aktuell steht im ersten Halbsatz die Konsequenz (Zustimmung BAV nötig) und im zweiten Halbsatz die Voraussetzung (sofern Beeinträchtigung). Wir empfehlen hier eine Umkehr der Reihenfolge der Halbsätze. Gemäss Erläuterungen lehnt sich dieser Artikel an Art. 18m Abs. 1 Eisenbahngesetz an. Dieser verweist aber auf spezifischere Anknüpfungspunkte, wann die Zustimmung bzw. Anhörung des Eisenbahnunternehmens oder des BAVs für Nebenanlagen erforderlich wird. Zu prüfen ist, ob für unterirdische Transportanlagen nicht auch ein Anhörungsrecht analog Art. 18m Abs. 2 Eisenbahngesetz genügen würde.
- Art. 30: In diesem Artikel wird das BAV zur entscheidbefugten Streitschlichterin zwischen Privaten ernannt. Gemäss Gesetzesentwurf ist jedoch grundsätzlich die RailCom zuständig für Klageverfahren. Diese Zuständigkeiten sind aus unserer Sicht nicht aufeinander abgestimmt.

- Art. 38 Abs. 1: Wir empfehlen, einen Maximalbetrag der Busse direkt ins Gesetz aufzunehmen.
- Art. 40: Die Erläuterungen enthalten keine Ausführungen zu diesem Artikel.

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

Die Vorlage basiert auf der rechtlichen Grundannahme, dass der Untergrund der Hoheit der Kantone untersteht und der privatrechtliche Untergrund genügend vom öffentlichen Untergrund abgegrenzt sei. In städtischen Zentren führt die nach wie vor auslegungsbedürftige Grenze des zivilrechtlichen Eigentums zum öffentlichen Untergrund bereits heute zu Gerichtsverfahren. Die Vorlage geht nicht auf solche Konfliktpotenziale im Untergrund ein. Aus rechtlicher Sicht ist zudem nicht klar, ob die Stromversorgung der Fahrzeuge der CST weitere Bewilligungen oder Konzessionen benötigt. Sollte dem so sein, wäre es sinnvoll, diesen Punkt ebenfalls im allgemeingültigen Gesetz aufzunehmen.



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
3003 Berne

Document PDF et Word à :  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

*Fribourg, le 4 juillet 2019*

## **Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises : ouverture de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert le 3 avril 2019 la procédure de consultation relative à la nouvelle loi sur le transport souterrain de marchandises. Cette consultation fait suite aux démarches de l'Association d'encouragement Cargo sous terrain (CST) qui s'est adressée à la Confédération afin que cette dernière examine la possibilité de faciliter le projet Cargo sous terrain (CST).

En préambule, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg signale que, d'une manière générale, il adhère à la prise de position établie par la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP). Il émet par ailleurs les remarques ci-dessous.

### **Remarques générales**

#### **1 Projet Cargo sous terrain (CST)**

Le projet CST, porté par des entreprises privées, prévoit l'aménagement à 20-40 mètres de profondeur d'un tunnel de 6 mètres de diamètre équipé de trois voies entre Genève et St-Gall. Ce tunnel sera ponctué de plates-formes (hubs) où les marchandises (palettes et conteneurs) pourront être chargées et déchargées de manière automatique via des puits équipés d'ascenseur. Les convois automatisés circuleront sur des rails électriques à induction à une vitesse constante de 30 kilomètres à l'heure. L'ouverture d'une première section entre Zurich et Härkingen/Niederbipp est prévue pour 2030 (estimation des coûts : 3,4 milliards de francs).

L'association CST a procédé, à la demande de la Confédération, à une étude de faisabilité de son projet. Cette étude a été examinée par un groupe d'experts indépendants. Il ressort de cet examen que « seuls 35 % environ des prestations de transport déclarés du concept CST peuvent être statistiquement vérifiés », qu'« on ne peut donc pas présumer un effet de transfert majeur » mais que « le concept CST peut présenter un bilan environnemental positif et des effets d'économie territoriale puisque l'exploitation souterraine accroît la productivité surfacique ». A noter que la plus grande partie du transfert le sera de la route et non du rail.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg prend acte du projet et le juge, a priori, novateur et intéressant. Il peut aider à la diminution du trafic et des nuisances induits par le transport de marchandises, qui, avec le développement du commerce électrique, risque d'augmenter fortement ces prochaines années. Nous prenons également acte de la difficulté à prouver statistiquement les prévisions de la demande.

Nous soulignons par ailleurs qu'il manque, dans le rapport explicatif, des informations sur les coûts du projet (détails), sa rentabilité et les prix approximatifs de l'utilisation du CST notamment afin de pouvoir juger de sa concurrentialité avec le transport de marchandises par route. Nous souhaiterions donc recevoir un exemplaire de l'étude de faisabilité mentionnée dans le rapport explicatif accompagnant la consultation.

## 2 Conditions posées par la Confédération

La Confédération a conditionné en 2016 son implication dans le projet à :

- > l'accord des cantons à la mise en œuvre du concept CST vu l'impact de ce projet sur les flux de trafic et le fait que les « hubs » généreront du trafic,
- > la transformation de l'association CST en société anonyme,
- > le soutien par le secteur de la logistique et du transport de marchandises avec la participation des acteurs-clés de la logistique et du transport<sup>1</sup>,
- > des moyens financiers pour l'étude de projet et l'obtention de l'autorisation de construire fournis par la société CST (au moins 100 millions de francs),
- > l'acceptation des cantons concernés par la première section (Zurich, Argovie et Soleure) et l'intégration du projet dans leur planification régionale des transports.

Par ailleurs la Confédération exclut tout soutien financier à CST.

En septembre 2018, constatant que ces conditions sont remplies, le Conseil fédéral a décidé d'élaborer un projet de loi.

Le Conseil d'Etat juge favorablement les conditions fixées à l'association CST par la Confédération et prend acte qu'elles ont été remplies.

## 3 Projet de loi : instauration d'une procédure uniforme d'approbation des plans

Le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises, soumis à consultation, fixe les conditions-cadre en vue, d'une part, de la construction et de l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises et, d'autre part, de l'exploitation de véhicules sur ces installations. Il prévoit une procédure uniforme et fédérale d'approbation des plans (PAP) qui concerne non seulement les installations de transport souterrain de marchandises, mais également les installations, telles que les « hubs » qui y sont reliées. Cette procédure se base sur celle en vigueur pour le transport ferroviaire, réglée par la loi fédérale sur les chemins de fer, et débute par la mise à l'enquête publique des plans dans les communes et les cantons concernés. Une PAP n'est réalisée que lorsque les emplacements et les tracés appropriés au système ont été définis dans les plans directeurs cantonaux. L'Office fédéral des transports (OFT) sera l'autorité compétente.

Ce projet de loi prévoit également un droit d'accès non discriminatoire aux services proposés afin d'éviter la coexistence de différents systèmes de transport souterrain de marchandises. Il vise également le regroupement des infrastructures (par exemples les conduites électriques).

<sup>1</sup> Au nombre des actionnaires de CST figurent les CFF, la Poste, Coop, Migros, la Banque cantonale zurichoise, Swisscom et la Mobilière mais aussi Meridiam SAS (France), Virgin Hyperloop One (USA), et Dagong Group (Chine)

Les installations de fret souterrain sont incluses dans le Plan sectoriel des transports en tant que partie indépendante qui est également mise en consultation. Cette partie définit les espaces appropriés pour le tracé (corridor de planification) et pour les installations (périmètre de planification). Les cantons définissent les emplacements des installations et les tracés exacts et les intègrent dans leur plan directeur cantonal.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg est favorable à la mise en place d'une PAP uniforme au niveau fédéral pour le transport souterrain de marchandises. Cela permet une simplification de la procédure et un gain de temps en évitant de devoir obtenir des autorisations de tous les cantons concernés.

Les cantons et les communes concernés sont tout de même consultés et impliqués dans la délimitation exacte des emplacements. Nous prenons acte de ce procédé mais soulignons qu'en règle générale, le plan directeur cantonal doit reprendre les périmètres et corridors de planification du plan sectoriel et non les préciser.

## Réponses au catalogue de questions

### **1 Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?**

Oui, le Conseil d'Etat juge le projet de Cargo sous terrain intéressant, notamment pour répondre au problème de surcharges de trafic sur le réseau routier, même si la gestion du chargement et de la livraison depuis les « hubs » doit être pensée, planifiée et réglée de façon à éviter les problèmes de trafic.

Le canton de Fribourg a connu ces dernières années une très forte croissance démographique, l'une des plus fortes de Suisse, ainsi qu'une croissance économique. Nous demandons que le projet CST profite également au canton de Fribourg et qu'un « hub » y soit aménagé, ce dans un secteur approprié et défini en collaboration avec les autorités cantonale et communales concernées.

### **2 Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?**

Le Conseil d'Etat approuve le soutien de la Confédération au projet CST par l'instauration d'une procédure d'approbation des plans fédérale. Une telle procédure unifiée permet une simplification de la procédure et garantit une bonne coordination intercantonale. Cependant, il est primordial que les cantons et les communes concernés puissent être impliqués et consultés. La coordination avec les planifications cantonales doit être garantie. Toutefois il est d'avis que la Confédération devrait, en plus, octroyer des concessions.

### **3 Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1) ?**

Oui, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg est d'accord avec les objectifs du projet et la procédure instituée pour le transport souterrain de marchandises.

Toutefois, nous émettons des réserves quant à l'attribution de l'autorité de régulation à la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF, à l'avenir RailCom) en ce qui concerne l'accès non discriminatoire aux installations destinées au transport souterrain de marchandises.



Actuellement, la tâche de cette commission est d'assurer l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire. Si nous voyons une certaine logique à lui attribuer l'arbitrage lors des litiges concernant l'octroi de l'accès aux installations de transport souterrain de marchandises, les conventions d'accès et le calcul des prix en la matière, nous exprimons des doutes quant à sa capacité à le faire. En effet, la Confédération prévoit de lui attribuer d'autres tâches, notamment en lien avec la mobilité multimodale. La question de sa réorganisation et de son renforcement est à étudier. Par ailleurs, en page 31 du rapport explicatif, il est écrit que « le présent projet de loi ne crée pas de nouvelles tâches pour la Confédération ». Un tel contrôle et arbitrage en est une. Cela va nécessiter l'augmentation des ressources en personnel, tout comme la gestion et le suivi des PAP par l'OFT.

#### **4 Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1) ? Plus particulièrement :**

##### **a. Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?**

Oui, le Conseil d'Etat est d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale. Le projet de CST est un projet intercantonal, de portée nationale. Tant l'application de PAP fédérales uniformes pour les projets de transport souterrain de marchandises que la création d'une partie indépendante concernant cette thématique dans le plan sectoriel des transports nous paraissent pertinentes.

##### **b. Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?**

Le Conseil d'Etat estime adéquat que les périmètres et les corridors de planification soient définis par la Confédération ; cependant les cantons doivent être impliqués en amont. A ce titre, nous réitérons notre demande d'inclure de façon appropriée notre canton dans les périmètres et corridors définis dans le plan sectoriel des transports.

Le fait que la définition concrète des installations et des tracés soit du ressort du canton nous paraît approprié bien que normalement le plan directeur reprend les plans sectoriels à titre indicatif sans avoir à les préciser. Nous relevons également que la réserve de tracé ne peut se faire par le biais d'un plan sectoriel ou du plan directeur cantonal, mais par le biais d'une zone réservée suivant une procédure de type « affectation » afin d'être opposable aux tiers. Les plans sectoriels et plans directeurs cantonaux ne liant que les autorités, ils ne peuvent pas garantir que des constructions ne soient pas réalisées sur un tracé. Par ailleurs un mécanisme de coordination et de concertation intercantionales est à prévoir au niveau fédéral.

L'article 6 traitant de l'« Inscription aux plans directeurs et au plan sectoriel » ne nous paraît pas clair. Les deux premiers alinéas ne parlent que d'installations, alors que l'alinéa 3 ne parle que de tracés.

#### **Autres remarques**

Le Conseil d'Etat demande par ailleurs :

- > que le terme « installation » qui revient dans plusieurs articles de la loi soit défini de façon plus précise ; en effet, son sens semble varié d'un article à l'autre (par exemple, à l'art. 24, qu'entend-on par « installations ne servant pas exclusivement ou principalement au transport souterrain de marchandises » ?) ;
- > que la tâche de coordination entre la Confédération, les cantons et les entreprises soit dévolue explicitement à l'OFT ;
- > que la formulation de l'art. 3 (Intérêt des cantons), qui est à notre avis trop vague, soit précisée ;
- > que l'art. 7 soit également plus clair et précis ;

- > qu'à l'art. 12 (Modifications non soumises à approbation), al. 1 le terme « établies » soit supprimé « Les installations peuvent être établies ou modifiées sans procédure d'approbation des plans ... » ;
- > que la tâche de la gestion de l'élimination des matériaux incombe explicitement aux entreprises, ce en coordination avec les cantons concernés (art. 22) et en conformité avec les législations en vigueur ;
- > qu'en matière d'élimination des matériaux, la loi demande aux entreprises de trouver, dans la mesure du possible, des solutions valorisantes ;
- > qu'en matière de remembrement (art. 23), il soit rappelé que les installations attenantes aux systèmes de transports de marchandises souterrains ne doivent, en principe, pas être aménagés dans des zones telles que les terrains agricoles ou les forêts ;
- > qu'en ce qui concerne le démantèlement des installations (art. 25), un mécanisme garantissant sa faisabilité et son financement, même en cas de faillite de l'entreprise, soit prévu explicitement ;

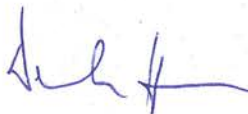
Nous souhaiterions également savoir s'il y aura des contraintes en surface, c'est-à-dire au-dessus des infrastructures souterraines aménagées, et s'il sera possible de construire comme auparavant au-dessus de telles infrastructures.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**



Jean-Pierre Siggen  
Président



Danielle Gagnaux-Morel  
Chancelière d'Etat

**Copie**

—  
Cantons de Berne, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud  
Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO), Route de Mareindeux 65B, 1870 Monthey  
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), Maison des cantons, Speichergasse 6, Case postale, 3001 Berne

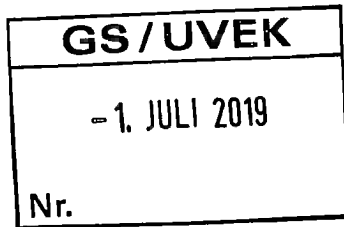


Genève, le 26 juin 2019

**Le Conseil d'Etat**

3091-2019

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Palais Fédéral Nord  
3003 Berne



**Concerne : élaboration du plan sectoriel des transports – partie Transport souterrain de marchandises. Consultation dans le cadre de la collaboration conformément à l'art.18 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur l'intégration du transport souterrain de marchandises dans le plan sectoriel des transports.

En préambule, nous vous informons que le Canton de Genève a élaboré un plan d'action marchandises et logistique urbaine couvrant la période 2019-2023. Voté par notre Conseil le 5 décembre 2018, il a été renvoyé pour examen au Grand Conseil, ce dernier devant l'approuver d'ici à l'automne 2019. Cette première planification en matière de transport de marchandises vise à pourvoir le canton d'une feuille de route comprenant 22 mesures articulées autour de cinq volets :

- « régulation et fonctionnement » couvrant notamment les livraisons en ville (dernier kilomètre);
- « économie servicielle et innovation » traitant des nouveaux modèles d'approvisionnement;
- « zones industrielles et ferroviaires » visant à développer le rail en complément de la route, notamment pour l'approvisionnement et la gestion des chantiers, permettant une meilleure coordination des actions des différents acteurs, publics comme privés, dans ce domaine;
- « transports spéciaux, véhicules agricoles et marchandises dangereuses » pour un traitement spécifique de ces transports « hors norme »;
- « monitoring transversal » des actions et leur accompagnement via une communication adéquate.

En conséquence, notre canton est très attentif à la venue de nouvelles alternatives dans ce domaine comme le projet de transport souterrain de marchandises. En effet, s'il dispose d'infrastructures ferroviaires de qualité, leur disponibilité en terme de sillons ne permet cependant pas un développement suffisant pour concurrencer le transport de marchandises par route. Or, le contexte genevois en matière de mobilité se caractérise par une volonté d'améliorer l'approvisionnement et les activités en pleine croissance des professionnels du transport, tout en favorisant les transports publics et les modes doux pour le déplacement des particuliers dans le cadre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Les réseaux de voirie n'étant pas extensibles, et de surcroît étant les mêmes pour les véhicules privés et pour les professionnels, des arbitrages et des priorisations sont nécessaires.

Aussi l'introduction d'un nouveau concept de transport souterrain de marchandises, est-il considéré par notre Conseil comme un moyen d'alléger les réseaux de surface, tout en ne péjorant pas l'approvisionnement de notre canton, source de vitalité économique. Il est aussi la promesse d'un transport durable, ce qui va dans le sens des engagements pris par Genève à travers son plan directeur cantonal et les stratégies qui l'accompagnent dans le domaine environnemental.

La particularité de l'activité logistique et, au demeurant, du transport souterrain, est qu'elle est essentiellement du ressort du secteur privé. En ce sens, la mise en place de conditions-cadres par la Confédération et son rôle dans l'approbation des plans des installations de transport souterrain et des puits (ou hubs) qui l'accompagnent constitue un gage important.

Le projet cargo sous terrain est un nouveau concept de logistique urbaine. L'acheminement des marchandises à l'aide d'un tunnel et des hubs en surface pour réceptionner les colis et les palettes viendrait donc en complémentarité des modes de transport traditionnels.

Ce projet a fait l'objet d'une présentation au Conseiller d'Etat du département des infrastructures en novembre 2018. Le caractère novateur de ce dispositif ouvrant des perspectives prometteuses pour le canton a été mis en avant. Le service « clé en main » proposé par le groupement Cargo sous terrain (CST), soit la réalisation de l'infrastructure et la mise en œuvre de son exploitation, est susceptible d'intéresser de nombreuses entreprises.

La configuration du futur réseau de tunnels couvrirait la Suisse entière à un horizon 2050, avec un premier tronçon entre Zürich et Härkingen-Niederbipp dont la réalisation est prévue en 2030.

Sur la base des éléments connus à ce jour, il est possible pour notre Conseil d'émettre un accord de principe sur ce projet, qui semble tout à fait répondre aux enjeux futurs du transport de marchandises. Notre Conseil déplore cependant que son développement soit envisagé de prime abord en Suisse alémanique, sans autre indication sur son déploiement territorial ultérieur. A cet égard, nous souhaitons, d'entente avec le Canton de Vaud, que le tronçon entre Lausanne et Genève soit étudié dans les meilleurs délais, afin de constituer un deuxième axe-test.

Nous vous demandons par ailleurs de bien vouloir mettre à disposition de notre Canton les études techniques disponibles, afin d'avoir une meilleure connaissance des impacts et des coûts des installations connexes, en vue d'envisager la faisabilité d'un tel projet sur Genève, par exemple dans le secteur de la Praille. Enfin, nous relevons la nécessité de porter une attention particulière à la question du monopole que pourrait avoir le groupement CST à travers ce réseau de tunnels, tout en prenant en compte les impacts éventuels sur le

systeme fret par rail, qui constitue actuellement la solution la plus durable pour le transport de marchandises.

Au vu ce qui précède, nous vous informons que le canton de Genève est favorable à l'intégration d'une partie « transport souterrain de marchandises » dans le plan sectoriel des transports.

En vous souhaitant bonne réception de ces commentaires, veuillez croire, Madame la Conseillère fédérale, en l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers



Genève, le 26 juin 2019

**Le Conseil d'Etat**

3090-2019

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Palais Fédéral Nord  
3003 Berne

**Concerne : loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises - ouverture de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur la Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises.

Comme nous vous l'avons d'ores et déjà évoqué parallèlement dans notre réponse concernant votre consultation sur l'élaboration du plan fédéral sectoriel des transports – partie Transport souterrain de marchandises, le transport de marchandises et la logistique urbaine constituent des sujets stratégiques pour notre Canton, et le transport souterrain, objet de cette consultation, pourrait devenir dans le futur une véritable alternative aux modes de transport traditionnels.

Conformément à votre demande, nous vous transmettons, en annexe, notre prise de position sur le projet de loi ainsi que le rapport explicatif y relatif, et vous remercions pour la prise en considération de nos remarques.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Fighetti

Le président :

Antonio Hodgers

Annexe mentionnée

# **Consultation fédérale sur la Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)**

## **Annexe à la prise de position du canton de Genève : réponse aux questions relatives à la LTSM**

- 1. Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?*

Le Canton est très attentif à la venue de nouvelles alternatives dans le domaine du transport de marchandises comme le projet de transport souterrain. Malgré l'existence d'infrastructures ferroviaires de qualité, la disponibilité en terme de sillons ne permet néanmoins pas un développement suffisant pour concurrencer le transport de marchandises par route. Or, le contexte genevois en matière de mobilité se caractérise par une volonté d'améliorer l'approvisionnement et les activités en général des professionnels du transport, tout en souhaitant favoriser aussi les déplacements des particuliers dans le cadre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), qui vise notamment à pacifier les secteurs centraux en terme de circulation en favorisant les transports publics et la mobilité douce.

Les réseaux de voirie n'étant pas extensibles, et de surcroît étant les mêmes pour les véhicules privés et pour les professionnels, des arbitrages et des priorisations sont donc nécessaires.

Aussi l'introduction d'un nouveau concept, le transport souterrain de marchandises, est-il vu comme un moyen d'alléger les réseaux de surface, tout en ne péjorant pas l'approvisionnement de notre canton, source de vitalité économique. Il est aussi la promesse d'un transport plus durable, ce qui va dans le sens des engagements pris par Genève à travers son plan directeur cantonal et les stratégies qui l'accompagnent dans le domaine environnemental.

Le projet cargo sous terrain est donc un nouveau concept de logistique urbaine. L'acheminement des marchandises à l'aide d'un tunnel, de puits et de hubs en surface pour réceptionner les colis et palettes, viendrait en complémentarité des modes de transport traditionnels.

- 2. Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et ainsi qu'il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations, ni plans cantonaux ?*

Le Canton estime qu'il est nécessaire de combler le vide juridique existant en matière de transport souterrain de marchandises et qu'une telle installation soit soumise à l'approbation de la Confédération. En effet, il s'agit bien de créer un réseau souterrain couvrant l'ensemble de la Suisse, et nécessitant une vision d'ensemble pour éviter des discontinuités territoriales qui pourraient péjorer son efficacité. La Confédération en est ainsi garante.

Cependant, s'agissant du libellé « installation » figurant à l'alinéa 1 de l'article 10 « Approbation des plans », il conviendrait de préciser si les installations faisant l'objet de l'approbation fédérale concernent uniquement les parties souterraines à proprement parler ou si elles incluent aussi celles en surface (les hubs).

- 3. Etes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la confédération et mise à profit du cadre légal actuel ? (ch. 4.1.1) ?*

S'agissant de la procédure relative au plan sectoriel, il est indiqué que les cantons doivent prévoir les installations dans leur plan directeur cantonal. L'article 6 alinéa 3 mentionne un

délai qui peut être fixé aux cantons, sans en préciser la durée. S'agissant du Canton de Genève, il convient de rappeler que le plan directeur cantonal 2030 a fait l'objet d'une première mise à jour validée par le Conseil d'Etat le 5 septembre 2018 et adoptée par le Grand Conseil le 10 avril 2019. Aucune installation relative au transport souterrain de marchandises n'y figure, thématique encore à l'état embryonnaire.

L'article 16 « Consultation, publication et mise à l'enquête » prévoit quant à lui une transmission aux cantons concernés avec un délai de 5 mois pour se prononcer. Ce délai paraît court eu égard aux enjeux.

Enfin l'absence de financement par la Confédération dans le projet de transport souterrain de marchandises a été bien relevé. Celui-ci étant à l'initiative d'un groupement privé (Cargo Sous Terrain, soit ci-après CST), intégrant dans son business model autant la réalisation des infrastructures que leur exploitation. S'agissant des prix qui seront pratiqués par l'exploitant (unique à ce jour) envers les entreprises clientes du futur service pour le transport de leurs marchandises, le Canton note que la commission des chemins de fer (railcom) pourra intervenir sur le calcul du prix en cas de litige (article 4). En effet l'existence d'un groupement privé unique laisse à penser qu'il sera potentiellement en situation de monopole, et qu'un contrôle des instances fédérales pourrait constituer un outil de régulation utile.

4. *Approuvez-vous la solution proposée (chap.4.1) ? plus particulièrement :*

a. *Êtes-vous d'accord avec l'idée de portée générale ?*

Le projet transmis initie une Loi de portée générale et non conçue pour l'association CST en tant que telle, ce qui est une bonne chose. Elle permettra d'éviter la multiplicité des réseaux de transport souterrain de marchandises en offrant un cadre légal n'existant pas à ce jour. Ainsi en terme d'infrastructure, ce projet est en effet pertinent.

Cependant, elle offre un cadre limité s'agissant des conditions d'exploitation, limitant potentiellement l'ouverture à la concurrence.

b. *Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?*

Les périmètres et la planification des corridors incombent en effet à la Confédération pour des raisons déjà évoquées de continuité des réseaux, mais aussi d'aménagement du territoire à l'échelle nationale.

Il est cependant indispensable que les cantons disposent de la latitude nécessaire pour positionner les installations en surface et définir les tracés souterrains, (à l'intérieur du corridor défini par la Confédération). La localisation et l'intégration de futurs hubs doivent être compatibles avec les projets de développement. Pour exemple, Genève pourrait potentiellement compter deux hubs, eu égard à leur raccordement au rail, soit dans les secteurs de la Praille et de la zone industrielle de Meyrin-Satigny-Vernier. L'articulation de ces hubs avec les territoires est du ressort cantonal.

c. *Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons/communes ?*



Il semble en effet judicieux de laisser ces autres prérogatives aux cantons/communes.

- d. *Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles suretés par rapport à un démantèlement ?*

Il conviendrait en effet d'obtenir à cet égard davantage de garantie vis-à-vis du groupement CST en charge de cette infrastructure.

5. *Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?*

Non.

- a. *Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?*

L'article 34 relatif à l'«obligation d'annoncer et de collaborer» prévoit de la part de l'entreprise, tant au moment de la construction de l'infrastructure que de l'exploitation du service, une annonce à l'OFT s'agissant d'incidents particuliers. Il conviendrait d'ajouter qu'en pareil cas, cette information soit aussi donnée au canton concerné.

- b. *A votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?*

La question de la priorisation des tronçons n'est pas abordée dans les différents documents remis pour la consultation. En effet, le réseau souterrain prévoyant de couvrir l'ensemble de la Suisse, un tronçon prioritaire a déjà été identifié entre Zürich et Härkingen-Niederbipp à l'horizon 2030. Sur quelles bases les prochains corridors (soit après 2030), vont-ils être retenus et avec quelle association des cantons ? En effet le Canton de Genève, d'entente avec le Canton de Vaud, souhaite que le tronçon le reliant à Lausanne, soit le prochain qui sera étudié.

Enfin, les impacts éventuels sur le système fret par rail, qui constitue actuellement la solution la plus durable pour le transport de marchandises ne font, semble-t-il, pas l'objet d'une attention particulière.

Glarus, 25. Juni 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Hochgeachtete Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und nehmen gestützt auf den Fragenkatalog wie folgt Stellung:

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

Aufgrund des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur werden aus verständlichen Gründen immer neue Wege gesucht, um Waren effizienter transportieren zu können. Technische Neuerungen und Innovationen, die in dieser Hinsicht zu Effizienzverbesserungen führen, erachten wir daher als begrüssenswert. Ob es neben den vom Bund bereits unterstützten Neuerungen und anderen Innovationen Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport besteht, können wir jedoch nicht beurteilen.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonnale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Dass es für die Errichtung und den Betrieb einer unterirdischen kantonsübergreifenden Gütertransportanlage und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen ein einheitliches Verfahren braucht, erscheint als nachvollziehbar und richtig. Nur so kann ein flüssiger Prozess zur Planung und Genehmigung eines solchen Projektes sichergestellt werden. Eine koordinierende Stelle zwischen den Kantonen ist daher sicherlich erforderlich.

Die genaue Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen geht für uns jedoch aus dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage und den darin enthaltenen Artikeln zu wenig deutlich hervor. Wir sind der Auffassung, dass die Kompetenzen und deren Verteilung bereits auf Gesetzesstufe definiert und festgelegt werden sollten, dies nicht zuletzt auch deshalb, um spätere Unklarheiten und Diskussionen zu vermeiden. **Wir beantragen daher, die Kompetenzverteilung bereits auf Gesetzesstufe klar zu regeln.**

Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung sieht ausserdem vor, dass das Plangenehmigungsverfahren diejenigen Anlagen betrifft, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen

Gütertransport dienen. Dies darf jedoch nicht bedeuten, dass für Anlagen gemäss dieser Definition nur noch der Bund zuständig sein soll und die diese Anlagen betreffenden Bewilligungen nur durch den Bund erteilt werden können. Speziell in Bezug auf Gebäude und deren Sicherheit sollten die Kompetenzen bei den kantonalen und eventuell kommunalen Stellen verbleiben. So sollten es auch in Zukunft die Kantonalen Brandschutzbehörden sein, welche die nach dem Stand der Brandschutztechnik nötigen baulichen, technischen und betrieblichen Massnahmen zum Schutze von Personen und Sachen vor den Gefahren von Bränden und Explosionen anordnen können. Bei Bränden, Explosionen, Naturereignissen, Einstürzen oder Unfällen im Zusammenhang mit Gebäuden ist es denn auch schlussendlich die örtlich zuständige Feuerwehr die zuständig und für die Einsätze verantwortlich ist. **Wir beantragen deshalb, dass speziell im Bereich des Brandschutzes keine Kompetenzverschiebung an den Bund stattfinden darf.**

**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)?**

Wie dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage entnommen werden kann, strebt die CST nicht nach finanzieller Unterstützung durch den Bund. Sie will ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt sein. Insofern entspricht es der Sachlogik, dass von Seiten Bund keine finanzielle Unterstützung erfolgt. Mit dieser Zielsetzung der Vorlage sind wir daher einverstanden. Hinsichtlich der Zielsetzung im Zusammenhang mit dem Plangenehmigungsverfahren verweisen wir auf die von uns zur Frage 2 gemachten Ausführungen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Vorgesehen ist ein unterirdischer Gütertransport, der durch mehrere Kantone führt. Es muss ausgeschlossen werden, dass nicht verschiedene unterirdische Gütertransportsysteme parallel zueinander verlaufen. Ist der Bedarf der Wirtschaft vorhanden, macht es Sinn, wenn die Streckenführung ausgebaut werden kann. Weitere Kantone und Regionen sollten daher ins Netz aufgenommen werden können. Mit einem allgemeingültigen Gesetz sind wir daher einverstanden.

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

Mangels Betroffenheit verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Frage.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Wir sind der Auffassung, dass die Kompetenzverteilung klar zugunsten der Kantone ausfallen sollte und der Bund einzig für die Errichtung und den Betrieb der technischen Anlage zuständig sein sollte. Wie bereits zur Frage 2 ausgeführt, sollten sämtliche Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen bereits auf Gesetzesstufe klar definiert und festgelegt werden. Wir gehen davon aus, dass alles andere denn auch mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden wäre.

Die unterirdische Gütertransportanlage ist so zu betreiben, dass ein sicherer und reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang geben wir zu bedenken,

dass bei unterirdischen Einsätzen infolge Feuer, Explosion, etc. von einer erhöhten Komplexität auszugehen ist. Es ist damit zu rechnen, dass nur speziell geschulte und entsprechend ausgerüstete Einsatzkräfte für solche Einsätze eingesetzt werden können. Solch spezielle Einsatzkräfte werden oft – wenn nicht in aller Regel – durch Leistungsverträgen eingebunden. Um mehr Gewicht zu erhalten sollten solche Leistungsverträge bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. Sämtliche Vorgaben hinsichtlich Ausbildung, Schutzausrüstung, Kosten, etc. sollten ebenfalls bereits auf Gesetzesstufe festgelegt werden.

Auch weitere Grundsätze sollten nach unserem Dafürhalten zwingend bereits auf Gesetzesstufe festgelegt und verankert werden. Konkret denken wir dabei an folgende Grundsätze:

#### *Versicherungspflicht*

Soweit es um Gebäude im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen sein, dies im Unterschied zur SBB und dem für sie geltenden Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (BGSB; SR 742.31). Weil es sich hier um ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt handelt, ist die Unterwerfung unter die Versicherungspflicht als logische Konsequenz zu betrachten. Als positive Folge davon würden dann auch die Vorschriften sowohl bezüglich des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten. **Wir regen deshalb an, einen Artikel im Gesetz aufzunehmen mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen sind den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen".**

#### *Zuständigkeit der Einsätze der Wehrdienste*

Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrenvorsorge zu betreiben. Wir sind deshalb der Überzeugung, dass sich die Betreiberinnen im Rahmen der sich aus dem unterirdischen Gütertransport ergebenden Gefahren an den Sicherheitskosten zumindest beteiligen, bzw. diese für sich zu übernehmen haben. Ein entsprechender Grundsatz muss daher bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. **Wir plädieren deshalb für die Aufnahme eines Artikels mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in dem Masse, in dem die Wehrdienste Leistungen für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen erbringen. Sie treffen den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung, um Ereignisse auf und in den Anlagen bewältigen zu können. Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung".**

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

Muss der Betrieb der unterirdischen Gütertransportanlage endgültig eingestellt werden, sind die Anlagen gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Zur Frage, ob für solche Rückbauten allfällige Sicherheiten verlangt werden sollten, äussern wir uns mangels Betroffenheit nicht. Für uns von Interesse sind viel mehr jene Schäden, die im Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb und Rückbau solcher Anlagen an Gebäuden entstehen, wie z.B. Schäden an Gebäuden in der Oberfläche während den unterirdischen Bohrarbeiten. Die Gebäudeversicherungen werden in solchen Fällen vorleistungspflichtig. **Wir beantragen deshalb, einen Artikel mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: "Für Schäden an Gebäuden infolge Bau, Betrieb oder Rückbau unterirdischen Gütertransportanlagen haben die Betreiberinnen finanzielle Sicherheiten zu leisten".**

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zu den Inhalten der Vorlage.

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

Abgesehen der in dieser Stellungnahme bereits erwähnten Themen, sind keine weiteren zu erkennen, die unserer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt worden wären.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

**Für den Regierungsrat**

  
Dr. Andrea Bettiga  
Landammann

  
Hansjörg Dürst  
Ratsschreiber

versandt am: **25. Juni 2019**



Sitzung vom

25. Juni 2019

Mitgeteilt den

25. Juni 2019

Protokoll Nr.

470

Eidg. Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per Mail (als PDF- und Word) an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

## **Vernehmlassung zur Vorlage "Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 3. April 2019 das Vernehmlassungsverfahren zu einem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eröffnet. Der Kanton Graubünden dankt für die eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Regierung des Kantons Graubünden erachtet den Bedarf für ein unterirdisches Gütertransportsystem (Cargo Sous Terrain, CST) als nicht genügend ausgewiesen. Es erscheint als nicht sinnvoll, ein drittes Infrastrukturnetz zusätzlich zur bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur aufzubauen. Strasse und Schiene bilden bereits heute eine gute Basis für ergänzende wie auch redundante Mobilitätsangebote für den Güterverkehr. CST bietet weder eine Alternative noch eine sinnvolle Ergänzung. Aufgrund dieser Überlegungen beantragt der Kanton Graubünden, auf den Erlass einer entsprechenden Gesetzgebung zu verzichten.

Sollte das entsprechende Gesetzgebungsprojekt jedoch fortgesetzt werden, erachten wir die Zielsetzungen gemäss der Vernehmlassungsvorlage als sachgerecht. Auf weitere Bemerkungen zu den einzelnen Erlassbestimmungen verzichten wir.

Für eine angemessene Berücksichtigung unseres Anliegens danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



Namens der Regierung

Der Präsident:

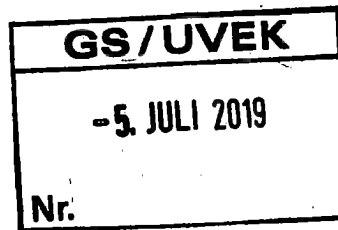
Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

**Kopie an:**

- Amt für Energie und Verkehr, intern
- Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement, intern



Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et  
de la communication (DETEC)  
Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement  
2, rue de l'Hôpital  
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11  
f +41 32 420 72 01  
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 25 juin 2019

## **Procédure de consultation fédérale « Loi fédérale transport souterrain de marchandises (LTSM) »**

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de loi sur le transport souterrain de marchandises.

Globalement, l'appréciation du canton du Jura est positive à la condition impérative, comme cela est d'ailleurs prévu, que la Confédération ne soit pas appelée à financer cette infrastructure. En effet, si c'était le cas, il existerait alors des risques que des contributions de la Confédération se fassent in fine au détriment d'autres programmes.

Par ailleurs, il est à constater que parallèlement CFF-Cargo mène un projet de démantèlement du trafic marchandise en particulier dans les cantons de montagne et hors des grands centres urbains. Il serait louable que la Confédération puisse donner des orientations en matière de trafic ferroviaires marchandises pour ces régions et cantons qui, de toute manière, seront situés hors d'une éventuelle réalisation d'infrastructure de transport souterrain de marchandises. Le démantèlement des prestations par CFF-Cargo, conduit à un transfert du trafic marchandises du rail vers la route, ce qui est non seulement contradictoire avec le développement de transports souterrains de marchandises, mais aussi avec les volontés de la Confédération de lutter contre le changement climatique.

### **1. Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?**

La sollicitation accrue de l'infrastructure suisse de transport, les répercussions négatives sur l'environnement, la croissance attendue et la mutation structurelle du secteur de la logistique impliquent de trouver des solutions innovatrices pour le traitement des futurs flux de transport de marchandises. Il nous est toutefois difficile de savoir si le projet pourra se concrétiser.

**2. Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?**  
Oui. Une infrastructure supracantonale doit impérativement impliquer une procédure d'autorisation unique relevant du droit fédéral ainsi qu'une implication précoce et une participation active des



cantons concernés. Nous saluons expressément le fait que la Confédération ait donné suite à cette exigence avec l'article 3 du projet de loi LTSM.

**3. Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1) ?**

Oui. Le canton du Jura peut notamment souscrire au principe selon lequel les bases de planification sont posées à l'échelon qui convient, c'est-à-dire avec le plan sectoriel au niveau de la Confédération et avec les plans directeurs au niveau des cantons. Il est également favorable au fait que la Confédération autorise par conséquent les installations du système de transport de marchandises via une procédure d'approbation des plans.

Nous soutenons la décision de la Confédération de ne pas mettre à disposition des moyens financiers pour la planification, la construction et l'exploitation d'installations de fret souterrain et de se contenter de créer des conditions-cadre favorables. Les installations de transport souterrain de marchandises doivent être financées par l'économie privée. La Confédération et les cantons se limitent aux tâches qui leur incombent en tant qu'autorités compétentes en matière d'autorisation et rejettent expressément une participation financière. C'est là un point central concernant l'appréciation que le canton du Jura fait du projet de loi mis en consultation et de manière générale sur le dossier lié au transport souterrain de marchandises.

**4. Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1) ? Plus particulièrement :**

**a. Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?**

Oui. Un acte législatif de portée générale est davantage susceptible de faire ses preuves à long terme qu'une loi spéciale pour le CST. Il convient de saluer le fait que différents gestionnaires d'infrastructures puissent construire et exploiter des installations destinées au transport souterrain de marchandises, tant qu'il n'en résulte pas de redondances. Par ailleurs, une loi de portée générale est un prérequis pour une compatibilité efficace entre les différents gestionnaires et leurs installations. Mais ni la loi ni le rapport explicatif n'explique ce qu'il faut entendre exactement par compatibilité et jusqu'où celle-ci doit aller. Il convient de le préciser.

L'intention de la Confédération de garantir un accès non discriminatoire aux prestations de transport souterrain par le biais d'une loi à portée générale est compréhensible sur le principe – du moins tant que cet accès comprend uniquement l'utilisation des installations de transport souterrain. Toutefois, s'il englobe également les hubs pour la distribution fine des marchandises, un accès non discriminatoire risque au contraire de torpiller les réductions de congestion du trafic visées si les livraisons sur le dernier kilomètre ne sont pas suffisamment groupées et efficaces. C'est la raison pour laquelle il est impératif de garantir le bon fonctionnement d'une distribution fine (logistique urbaine) avant l'approbation définitive des plans.

**b. Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?**

Oui.

**c. Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons / des communes ?**

Nous sommes en principe d'accord avec la répartition des tâches proposée puisque la desserte du trafic doit par exemple être réglée d'un point local ou régional. Toutefois, la question ne porte que sur les installations de transport souterrain de marchandises et leurs accès de raccordement. Il est cependant tout à fait envisageable qu'un futur système de transport de marchandises prévoit également des tronçons en surface. Dans ce cas, ceux-ci devraient figurer dans la procédure d'approbation des plans (PAP).

**d. Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement ?**

Oui. Un projet de l'envergure d'une installation de transport souterrain de marchandises porté par l'économie privée comporte des risques financiers qui, en cas d'échec, ne sauraient être répercutés sur les pouvoirs publics et les contribuables. En outre, en plus du démantèlement, une reprise sans frais par les pouvoirs publics d'installations ou d'éléments d'installation doit être possible. Tel est le cas notamment lorsqu'un tunnel ne sert pas uniquement au transport de marchandises, mais renferme également des lignes électriques et de télécommunication par exemple.

**5. Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?**

**a. Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?**

Oui. Du point de vue de leur empreinte environnementale, les installations de transport souterrain de marchandises recèlent à la fois des opportunités et des risques. Il est essentiel d'obliger de par la loi les propriétaires et les gestionnaires de tels systèmes à apporter la preuve de la construction et de l'exploitation durables de leurs installations.

Il y a lieu de veiller en particulier au bon fonctionnement des interconnexions des réseaux entre les hubs et les réseaux actuels.

**b. A votre avis, existe-t-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?**

Oui, en particulier en matière d'assurance et d'interventions des forces de sécurité. Il s'agit de ce qui suit.

**1. Obligation d'assurance**

S'il s'agit de bâtiments au sens des lois cantonales sur l'assurance immobilière, les exploitants d'installations de transport souterrain de marchandises devraient être soumis aux dispositions cantonales et communales sur l'assurance obligatoire, à la différence des CFF pour lesquels s'applique l'article 21 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux du 20 mars 1998 (LCFF ; RS 742.31). CST est un projet autofinancé et conduit par les milieux économiques. Le fait d'être soumis à l'obligation d'assurance est à considérer comme une conséquence logique. Cela aurait en outre un effet positif, car les prescriptions de protection incendie, tout comme les prescriptions de prévention des dommages éléments naturels, s'appliqueraient. Il est proposé d'intégrer dans la loi un article formulé en ces termes : « Les exploitants d'installations de transport souterrain de marchandises sont soumis aux dispositions cantonales et communales sur l'assurance obligatoire ».

## 2. Compétence pour les opérations des forces d'intervention

Les cantons sont compétents pour les opérations des forces d'intervention, tant sur des installations en surface que sur des installations souterraines. Ils prennent les dispositions adaptées aux risques en ce qui concerne le personnel, la formation, le matériel et l'équipement. Les cantons doivent financer les forces d'intervention. Ils ne sont toutefois pas contraints de mettre en place une prévention démesurée des dangers. Les exploitants doivent au moins participer voire prendre à leur charge les coûts liés à la sécurité au vu des dangers qui découlent du transport souterrain de marchandises. Un principe correspondant doit être prévu au niveau de la loi. Il est donc proposé d'intégrer un article formulé en ces termes : « Les exploitants d'installations de transport souterrain de marchandises prennent part aux coûts de mise à disposition des forces d'intervention dans la mesure où les forces d'intervention fournissent des prestations pour intervenir sur les installations dédiées au transport souterrain de marchandises. Ils prennent les dispositions adaptées aux risques en ce qui concerne le personnel, la formation, le matériel et l'équipement afin de pouvoir faire face à des événements se produisant sur et dans les installations. Ils concluent avec les cantons concernés des accords portant sur les prestations et la répartition des coûts. ».

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

  
Jacques Gerber  
Président



  
Gladys Winkler Docourt  
Chancelière d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch))

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK

Per Mail (Word und PDF):  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Luzern, 2. Juli 2019

Protokoll-Nr.: 778

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Vorlage grund-  
sätzlich begrüssen.

Wir äussern uns zum Fragenkatalog wie folgt:

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

Wir sehen den Bedarf, das Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse zu reduzieren. Der nun vorliegende Vorschlag bietet vielfältige Chancen, die aus Sicht des Kantons Luzern weiterzuverfolgen sind. Der Nachweis, dass eine unterirdische Lösung gemäss Konzept CST zielführend ist und zu einer tatsächlichen Reduktion der Fahrten führt, ist unseres Erachtens jedoch noch nicht ausreichend erbracht. Eine Bündelung der Fahrten und bessere Auslastung der Fahrzeuge sollte bereits heute (oberirdisch) das Ziel sein.

2. *Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?*

Ja, wir begrüssen die vorgesehene klare Rollenteilung: Die Finanzierung soll vollständig privatwirtschaftlich erfolgen, der Bund soll die rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen und gemeinsam mit den Kantonen koordinativ tätig werden.

3. *Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?*

Ja, siehe Antwort 2.

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

Ja, die Verwendung bewährter Regelungen verspricht schlanke und effiziente Verfahren, einen flüssigen Prozess und Abstimmung des Prozesses zwischen den verschiedenen Kantonen.

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

Ja, die genaue unterirdische Linienführung soll der Hoheit der Kantone unterstehen. Im Sachplan soll die (konfliktarme) Linienführung gestützt auf Varianten erarbeitet werden, die genaue Festlegung erfolgt durch die Kantone im Rahmen der Richtplanung.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Im Grundsatz ja, die verschiedenen Genehmigungsverfahren sind jedoch aufgrund der grossen Abhängigkeiten zwingend aufeinander abzustimmen.

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

Ja, unseres Erachtens eine unabdingbare Bedingung für die Genehmigung.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?
- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

**Grundwasser:** Auch, wenn eine Optimierung der Trassierung im Hartgestein vorgesehen ist, ist mit Eingriffen in Lockergesteinsgrundwasservorkommen zu rechnen. Dies zeigen im Übrigen auch die Objektblätter 1.1, 4.1, 8.1 und 8.2 in der Beilage zum Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport (Version 29. März 2019), gemäss denen die Planungssperimeter auch Grundwasservorkommen mit grosser Grundwassermächtigkeit tangieren. Die Lockergesteinsgrundwasservorkommen werden in Zukunft, gerade mit Blick auf den Klimawandel, zunehmend wichtiger für die lokale bis regionale Versorgung von Bevölkerung und Industrie mit Trink- und Brauchwasser. Wir sehen vor allem Konflikte beim Bau der Anlagen in den Grundwasservorkommen hinsichtlich Erhalt der Fliesseigenschaften und Durchströmungsverminderung des Grundwassers, weniger beim Baustellenabwasser. Neben den Grundwasserfassungen und Schutzzonen sind auch Grundwasserschutzareale (künftige Standorte von Grundwasserfassungen) bei der Trassierung zu beachten. Die Linienführung ist nach Möglichkeit so vorzusehen, dass Grundwasservorkommen nicht tangiert werden. Dies gilt auch für die weiteren zugehörigen Anlagen (Hubs, Erschliessung, etc.)

**Boden:** Die oberirdischen Anlagen (Hubs, Verkehrserschliessung) sind so zu planen, dass die Beanspruchung von Kulturland, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, minimiert wird. Die Kompensation der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist auf geeigneter Stufe im Plangenehmigungsverfahren aufzuzeigen.

**Lärm/Luft:** Gelingt es, mit geeigneten Anlagen, einen Teil des Gütertransports unterirdisch abzuwickeln, so stellt diese einen Beitrag an den Lärmschutz dar. Die oberirdischen Anlagen sind so zu planen, dass die Emissionen möglichst gering sind. Dem Lärmschutz an der Quelle ist hier Rechnung zu tragen.

*Energie:* Im Sinne eines konsequenten Klimaschutzes befürworten wir die vollständige Elektrifizierung der Anlage und den Betrieb mit ausschliesslich erneuerbarer Energie.

*Abfälle:* Die Abfallplanung im Kanton Luzern, insbesondere die vorhandenen Kapazitäten der Deponien des Typ A beruhen auf den üblicherweise anfallenden Mengen von unverschmutztem Aushub und Ausbruchmaterial. Dazu weist der Kanton Luzern in der Richtplanung Deponieeignungsgebiete aus. Deponien Typ A und Typ B werden im Kanton durch Private geplant, gebaut und betrieben. Der Kanton führt keine eigenen Deponien, hat kein Zuweisungsrecht für die Abfälle und keine Flächen für Zwischenlager und Deponien.

Gemäss dem Gesetzentwurf sollen die unterirdischen Gütertransportstrecken durch private Unternehmen gebaut und betrieben werden. Es kann daher keine kantonale Aufgabe sein, die Entsorgung des anfallenden Aushub- und Ausbruchmaterials gesondert zu regeln. Die Entsorgungswege sind vielmehr für diese privaten Bauvorhaben durch die Unternehmen zu planen und in den UVB nachzuweisen. Ferner widerspricht Art. 22 der Verwertungspflicht gemäss Art. 30d USB bzw. Art. 12 VVEA.

Die Entsorgung von Aushub- und Ausbruchmaterial ist im USG bzw. in der VVEA klar geregelt. Wir beantragen daher Art. 22 UGüTG ersatzlos zu streichen.

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

Die Entlastung des lokalen Netzes durch das Konzept City-Trans muss transparent und nachvollziehbar dargestellt werden. Grundsätzlich entstehen mehr Fahrten (je eine mehr am Lade- und am Abladehub) und Zeitverluste durch zusätzliche Umladevorgänge, erforderlich sind auch (neue) einheitliche Fahrzeuge. Weiter sind die konkreten Aufgaben der Kantone und Gemeinden aufzuzeigen.

Ergänzend verweisen wir auf die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 14. Juni 2019, der wir uns vollumfänglich anschliessen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter  
Regierungsrat

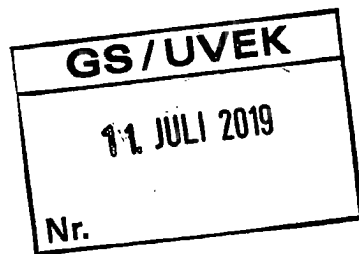
Beilage:

- Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 14. Juni 2019



## LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL



Par courriel : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)  
Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

### Consultation loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises

Madame la conseillère fédérale,

La demande de préavis du 5 avril 2019 du DETEC concernant la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) et le rapport s'y rapportant nous sont bien parvenus et nous vous en remercions. Vous trouverez ci-dessous la prise de position du canton de Neuchâtel.

Nous saluons le projet sur le fond et la volonté de la Confédération de fixer des conditions-cadres juridiques en vue de la construction et l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises. Celles-ci offrent en effet des opportunités et avantages concurrentiels importants par rapport aux enjeux auxquels la Suisse sera confrontée dans le futur, notamment sous l'angle de la mobilité, de la protection de l'environnement et de l'utilisation optimale du sol (en surface et en sous-sol), dans un contexte de croissance soutenue du trafic ferroviaire et routier d'ici 2040-2050.

Nous tenons à attirer votre attention sur certains aspects cruciaux du projet de Cargo sous terrain (CST). En effet, il est difficile de prévoir avec exactitude l'évolution du transport de marchandises. Le système CST est pensé comme un circuit fermé alors que la grande majorité des marchandises sont importées depuis l'étranger. La manière dont ce projet s'insère dans la chaîne logistique globale n'a pas été approfondie. Une réflexion qui prenne en compte la réalité de la globalisation, et de ce fait les flux de marchandises, nous semble nécessaire avant le démarrage des travaux.

Nous jugeons positivement la volonté de servir les intérêts des cantons et qu'ils puissent déterminer l'emplacement des installations d'entreposage et de transbordement. Nous pensons toutefois que le pouvoir décisionnel des cantons impactés devrait faire l'objet d'un meilleur ancrage dans la LTSM. Les plates-formes vont générer des transformations

importantes, notamment des nouveaux flux de trafic. L'art 3. du projet de loi devrait être plus spécifique et garantir un droit pour les cantons de valider le lieu d'implantation de telles installations, à minima un droit de veto.

De plus, il est nécessaire que le tracé du CST inclut également le pied du Jura. Cela n'est pas le cas du projet actuellement mis en consultation. Il permettrait de desservir des régions à forte production industrielle.

Nous soutenons la position adoptée par la Confédération de renoncer à une participation financière. Néanmoins, un projet d'une telle ampleur comporte des risques financiers qui peuvent se répercuter sur les pouvoirs publics. Il serait dès lors judicieux d'imposer certaines conditions aux promoteurs, notamment par la présentation d'un plan financier transparent avant le début des travaux. En effet, si un problème de financement devait intervenir à un stade déjà avancé des travaux, le risque de préjudice pour la Confédération et les cantons serait majeur. Ces derniers se verraient probablement contraints de financer la fin des travaux à leur charge.

Vous trouverez également en annexe la réponse au catalogue de questions.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 8 juillet 2019

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUX

*La chancelière,*  
S. DESPLAND



Annexe : 1 questionnaire



## **Catalogue de questions par rapport au projet mis en consultation Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)**

### **1. Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?**

Nous sommes d'accord sur le concept de transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le rapport explicatif. La Suisse a besoin de solutions innovantes pour répondre aux enjeux multiples auxquels elle sera confrontée dans le futur. Nous saluons le projet sur le fond et la volonté de la Confédération de vouloir fixer des conditions-cadres juridiques en vue de la construction et l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises, lesquelles offrent des opportunités et avantages concurrentiels importants à l'appui d'un développement territorial durable, notamment sous l'angle de la mobilité et la protection de l'environnement et de l'utilisation optimale du sol (en surface et en sous-sol), dans un contexte de croissance soutenue du trafic ferroviaire et routier d'ici 2040-2050.

Néanmoins, il est difficile de prévoir avec exactitude l'évolution du transport de marchandises. De plus, la manière dont ce projet s'insère dans la chaîne logistique globale n'est pas claire. Le système CST est pensé comme un circuit fermé alors que la grande majorité des marchandises sont importées depuis l'étranger. Par exemple, selon nous rien n'est spécifié dans le projet sur le transfert des marchandises qui arrivent par containers de l'étranger. Une telle interface est centrale pour le fonctionnement du système dans son entier.

### **2. Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?**

Il paraît logique que la Confédération donne un cadre et une garantie juridique pour un projet d'une telle ampleur. L'élaboration d'un plan sectoriel et l'instauration d'une procédure d'approbation des plans nous semble appropriées. Il faut néanmoins étudier l'utilité d'une concession, comme elle existe dans le ferroviaire.

Nous saluons la volonté de servir les intérêts des cantons et qu'ils puissent déterminer l'emplacement des installations d'entreposage et de transbordement. Néanmoins, l'Art. 3 du projet de Loi sur le transport souterrain de marchandises reste assez flou. Il mentionne que l'intérêt des cantons « doit être pris en compte de manière appropriée ». L'article devrait être plus spécifique et permettre une réelle participation des cantons impactés aux prises de décisions sur l'implantation de ces hubs à minima un droit de veto devrait être garanti. Il est important que le pouvoir décisionnel des cantons impactés soit ancré dans la Loi. Les plates-formes ou hubs vont générer d'importants flux de trafic qui pourraient le cas échéant impactés gravement les agglomérations dans leur fonctionnement

### **3. Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1) ?**

Nous sommes d'accord avec les objectifs. Nous soutenons la décision de la Confédération de ne pas participer au financement de CST. Néanmoins, un projet d'une telle ampleur comporte des risques importants de préjudice. La possibilité d'un échec du projet alors que les travaux sont en cours ne peut pas être totalement exclue. Nous pensons qu'il serait judicieux d'imposer certaines conditions et garanties financières aux promoteurs. Le plan financier devrait être exposé de manière transparente avant le début des travaux. L'expérience de la construction du tunnel ferroviaire sous la manche initialement intégralement financé par des fonds privés est sur ce point très intéressante.

**4. Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1) ? Plus particulièrement :**

**a. Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?**

Oui. Nous sommes d'accord avec l'idée de la loi de portée générale. Par analogie, le projet de loi se calque sur d'autres lois cadres en matière de transport et procédure fédérale. La loi est essentiellement axée sur la procédure de mise à l'enquête du projet.

**b. Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?**

Oui. Nous sommes d'accord avec la répartition des tâches. Il est important que les cantons impactés puissent fixer le tracé définitif. Comme déjà indiqué, c'est surtout l'emplacement des hubs qui est déterminant pour les cantons.

Cf. art.5, al.2 : Les installations doivent avoir été prévues dans le plan directeur cantonal. Si un canton ne définit pas le tracé dans le temps imparti, la Confédération peut le faire dans un plan sectoriel. Remarque : le but d'un PDC n'est pas tant de définir un tracé avec précision que de régler la coordination entre politiques sectorielles et niveaux institutionnels. Nous ferons notre travail en temps voulu au sein du couloir défini par le plan sectoriel, mais nous nous demandons s'il n'y a pas là un problème d'échelle.

**c. Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons / des communes ?**

Oui. Les plates-formes/hubs auront un impact important sur le développement territorial. Elles doivent être parfaitement connectées à d'autres réseaux de transport et de distribution.

**d. Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement ?**

Oui. Comme déjà indiqué, un tel projet comporte des risques financiers qui peuvent se répercuter sur les pouvoirs publics et les contribuables. Des garanties financières devraient être exigées de la part des promoteurs.

**5. Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?**

**a. Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?**

Cf. art.10, al.6 : Lorsqu'il est question d'intérêt public prépondérant dans le cadre de la pesée des intérêts, s'agit-il exclusivement de ceux découlant du droit fédéral et de tâches de la Confédération ou également de ceux découlant du droit et de planification cantonale? En effet, sous al.5, il est mentionné que le droit cantonal n'est pris en compte que dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise.

**b. À votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?**

Les cantons sont compétents pour les opérations des forces d'intervention, tant sur des installations en surface que sur des installations souterraines. Ils prennent les dispositions adaptées aux risques en ce qui concerne le personnel, la formation, le matériel et l'équipement. Les cantons doivent financer les forces d'intervention en cas de sinistre. Ils ne sont toutefois pas contraints de mettre en place une prévention démesurée des dangers. Nous sommes donc convaincus que les exploitants doivent au moins participer voire prendre à leur charge les coûts liés à la sécurité au vu des dangers qui découlent du transport souterrain de marchandises. Un principe correspondant doit donc être prévu au niveau de la loi. Nous plaidons dès lors pour l'intégration d'un article formulé en ces termes : « Les exploitants d'installations de transport souterrain de marchandises prennent part aux coûts de mise à disposition des forces d'intervention dans la mesure où les forces d'intervention fournissent des prestations pour intervenir sur les installations dédiées au transport souterrain de marchandises. Ils prennent les dispositions adaptées aux risques en ce qui concerne le personnel, la formation, le matériel et l'équipement afin de pouvoir faire face à des événements se produisant sur et dans les installations. Ils concluent avec les cantons concernés des accords portant sur les prestations et la répartition des coûts ».



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

**CHANCELLERIE D'ÉTAT**

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

**AVEC NOS COMPLIMENTS**



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

**PER E-MAIL**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Kochergasse 6  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
[staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch)  
Stans, 25. Juni 2019

**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Stellungnahme**

Sehr geehrter Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen eingeladen, sich zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns dazu wie folgt.

Gemäss Prognosen zur Schweizerischen Verkehrsentwicklung werden die auf Schiene und Strasse transportierten Gütermengen im Jahr 2030 voraussichtlich um 25% höher liegen als 2020. Aufgrund des Marktdruckes wird erwartet, dass der Schienen- und Strassengütertransport seine Produktivität steigern muss. Es sind deshalb neue Wege zu suchen, um im Umfeld des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur Waren effizienter zu transportieren. Es sind Innovationen gefragt, welche die Schweiz auch im Bereich der Güterlogistik wettbewerbsfähig machen.

Der Förderverein Cargo sous terrain (CST) hat ein Konzept für ein alternatives Gütertransportsystem entwickelt, welches einen Beitrag zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz im Güterverkehrsmarkt leisten kann. Um das Konzept umsetzen zu können, sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen geschaffen werden.

Der Regierungsrat stimmt der Vorlage für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport im Grundsatz zu. Für Details verweisen wir auf unsere Antworten im beiliegenden Fragenkatalog.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Res Schmid  
Landammann



lic. iur. Hugo Murer  
Landschreiber

Geht an:

- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



**Absender: Kanton Nidwalden**

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Die Frage des Bedarfs wird der Güterverkehrsmarkt bzw. die Branche zu beantworten haben. Das Konzept des CST stellt zweifellos eine Innovation dar, welche das künftige Verkehrswachstum umweltschonend und effizient bewältigen kann.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja.

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

**b. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Zum jetzigen Zeitpunkt macht ein allgemeingültiges Gesetz Sinn. Spätere Präzisierungen aufgrund konkreter Erfahrungen bei der Planung und dem Bau von unterirdischen Gütertransportanlagen bleiben vorbehalten.

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

Ja.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-010.0//330

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Ja, es ist für uns zentral, dass die restlichen Kompetenzen, insbesondere die Erschliessung, in der Verantwortung der Standortkantonen und -gemeinden verbleiben.

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

Ja, das ist im Zusammenhang mit dem innovativen Charakter des unterirdischen Gütertransportsystems wichtig.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

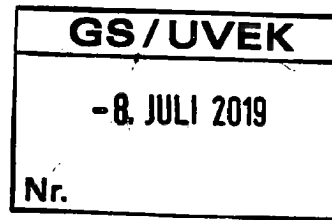
- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

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

Nein, keine.





Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 32 60  
F +41 58 229 38 96

St.Gallen, 3. Juli 2019

### Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 3. April 2019, mit dem Sie uns einladen, in der eingangs erwähnten Angelegenheit bis spätestens 10. Juli 2019 Stellung zu nehmen. Wir danken für die Gelegenheit zur Vernehmlassung und äussern uns gerne wie folgt:

Die Initiative des Fördervereins Cargo sous terrain mit seinem Konzept für ein alternatives Transportsystem ist als privatwirtschaftlich initiiertes und organisiertes Projekt zu begrüßen. Wir sehen das Potenzial des unterirdischen Gütertransports als neue Logistikform, aber auch als Beitrag, die oberirdischen Verkehrsanlagen zu entlasten und letztlich zu einer Verminderung der von diesen Anlagen ausgehenden Umweltemissionen beizutragen. In diesem Sinn begrüßen wir das Projekt. Wie der Bundesrat schliessen wir jedoch eine finanzielle Unterstützung des Projekts aus. Die Leistungen von Bund und Kantonen müssten sich auf die oberirdische verkehrsseitige Erschliessung der geplanten Hubs von Cargo sous terrain beschränken.

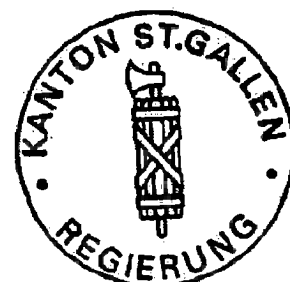
Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf ist die Regierung grundsätzlich einverstanden. Für die Details verweisen wir auf die Antworten im beiliegenden Fragenkatalog.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus.

Im Namen der Regierung

  
Heidi Hanselmann  
Präsidentin

  
Canisius Braun  
Staatssekretär





**Beilage:**  
Ausgefüllter Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Aufgrund des gemäss der Verkehrsperspektive 2040 des Bundesamtes für Raumentwicklung zu erwartenden Verkehrswachstums bei begrenzter Kapazität der Verkehrsinfrastruktur (v.a. Strassennetz und Eisenbahn) darf durchaus von einem Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von CST ausgegangen werden. Wenn es gelingt, oberirdische Verkehrsanlagen im erhofften Ausmass nachhaltig zu entlasten und letztlich zu einer Verminderung der von diesen Anlagen ausgehenden Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen) beizutragen, dann ergibt sich auch ein Gewinn für die Umwelt.

Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die Schweiz über ein gut ausgebautes Netz von Schienen und Strassen verfügt und dass die heute regelmässig beobachtbare Überlastung der Strassen rund um die grossen Zentren vor allem durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und nicht durch den Güterverkehr verursacht wird. Griffige Massnahmen zur Limitierung oder gar Reduktion des MIV könnten dazu dienen, genügend Kapazitäten für die Bedürfnisse des Güterverkehrs zu erhalten und die vorhandenen, kostenintensiven Infrastrukturen sinnvoller zu nutzen. Ein drittes Verkehrssystem zum Transport von Gütern ist daher nicht zwingend erforderlich.

Neue Logistikformen erlauben jedoch neue Formen der Produktion an verschiedenen Standorten. In der Schweiz produzierende Unternehmen erhalten so die Möglichkeit, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und von den regelmässigen, zuverlässigen und rund um die Uhr verfügbaren Verbindungen zwischen den Standorten zu profitieren. Aus unserer Sicht handelt es sich bei CST um ein innovatives Projekt. Das private Engagement aus der Branche wird begrüsst. Die Idee hat Potential für ein Leuchtturmprojekt mit internationaler Ausstrahlung, verdient Unterstützung und sollte vertieft werden können.

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Aufgrund der landesweiten Dimensionen des Vorhabens begrüssen wir die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens auf Bundesebene. In dem vom Gesetz abgesteckten Rahmen ist es sinnvoll, dass für den Bau und Betrieb der vorgesehenen unterirdischen Gütertransportanlagen keine kantonalen Konzessionen, Bewilligungen oder Pläne erforderlich sind.

Die enge Anlehnung an das Eisenbahngesetz bietet Gewähr, dass bekannte Pfade bezüglich Planung und Bewilligung beschriftet werden; Instrumente und Abläufe sind bekannt. Dabei ist darauf zu achten, dass die Interessen der Kantone vollumfänglich gewahrt bleiben.

**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)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Das allgemeingültige Gesetz ermöglicht es Dritten, das Netz von CST zu ergänzen oder an neuen Orten Verbindungen zu errichten. Gleichzeitig stellt es sicher, dass diese Anlagen kompatibel zu den von CST erstellten Anlagen sind. Wir begrüssen daher die Erstellung eines allgemeingültigen Gesetzes.

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

Mit dem neuen Gesetz schlägt der Bund ein bewährtes sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vor. Der Entwurf bestimmt dafür die Rahmenbedingungen. Ergänzend sind aber folgende wichtige Anforderungen zu beachten:

- Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen).
- Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (etwa, wenn im Sachplan Planungssperimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden).

**Antrag:**

Auf die vorstehenden Anforderungen ist im Erläuterungsbericht hinzuweisen.

Weil es sich bei CST um ein kantonsübergreifendes Vorhaben handelt, muss die Bearbeitung der Richtpläne der beteiligten Kantone untereinander abgestimmt werden. Weil die Richtplanverfahren kantonal unterschiedlich geregelt sind und die Prozesse deshalb voneinander abweichen können, sollte dafür eine Koordinationsstelle

auf Bundesebene bezeichnet werden. Aufgrund der fachlichen Betroffenheit sollte das Bundesamt für Verkehr (BAV) diese Rolle wahrnehmen.

**Antrag:**

Die vorstehend beschriebene Koordinationsfunktion des BAV für die Erarbeitung der kantonalen Richtpläne ins Gesetz aufzunehmen.

Die Definition der Übergabepunkte zwischen den Kantonen bei der konkreten Festlegung der unterirdischen Linienführung wird nicht überall konfliktfrei sein. Wir begrüssen daher Art. 6 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport, der besagt, dass der Bund die Linienführung festlegen kann, wenn dies der/die Kanton(e) nicht innert der gesetzten Frist tut/tun.

Laut Art. 8 kann von CST verlangt werden, dass mindestens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen und sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen erarbeitet. Die Planung und die rechtliche Sicherung der Entsorgung des anfallenden Ausbruch- und Aushubmaterials (Deponien) ist ebenfalls der Unternehmung zuzuscheiden (siehe auch Ausführungen weiter unten zu Art. 22 UGÜTG). Sache der Kantone ist es, die raumrelevanten Ergebnisse dieser Vorarbeiten gemäss den gesetzlichen Vorgaben in den Richtplan aufzunehmen.

**Antrag:**

Die vorstehende Präzisierung ist in Gesetz und Erläuterungen aufzunehmen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Bezüglich der Verkehrserschliessung trifft dies grundsätzlich zu. Allerdings besteht eine Unsicherheit bezüglich des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Hubs. Es ist nicht ausgeschlossen, dass ein Anschluss an das Nationalstrassennetz zweckmässig wäre. Insbesondere bei den Haupt-Hubs könnte eine solche Direktanbindung erforderlich und sinnvoll sein. Dann wäre die Verkehrserschliessung eine Sache von Bund und Kanton.

**Antrag:**

Wir beantragen diesbezüglich eine Ergänzung der Erläuterungen.

Wir sind nicht damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang sowie die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehenden Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial genehmigt. An diesen Standorten wird erfahrungsgemäss nur eine unwesentliche Menge des anfallenden Ausbruch- und Aushubmaterials verwertet oder abgelagert werden können. Nach unserer Auffassung müssen sämtliche für den Aushub benötigten Deponieanlagen Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens sein (siehe auch Ausführungen weiter unten zu Art. 22).

**Antrag:**

Wir beantragen eine entsprechende Ergänzung der Erläuterungen.

nicht für die Kosten belangt werden können, die durch die Verlegung allfälliger privater oder öffentlicher Infrastrukturen entstehen.

**Antrag:**

Wir beantragen, die Erläuterungen diesbezüglich zu ergänzen.

Nach Art. 22 Abs. 1 des Gesetzesentwurfs bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des bei der Errichtung einer unterirdischen Gütertransportanlage anfallenden Ausbruch- oder Aushubmaterials, das nicht in der Nähe der zu erstellenden Anlage verwertet oder abgelagert werden kann.

Mit diesem Artikel sind wir nicht einverstanden. Es kann nicht Aufgabe der Kantone sein, für die zu erwartenden erheblichen Mengen an Ausbruch- oder Aushubmaterial vorsorglich Standorte für die Deponierung dieses Materials zu suchen und diese Deponien – sowohl rechtlich als auch tatsächlich – zu sichern und für das zu realisierende Grossvorhaben (mitunter längerfristig) zu reservieren. Wie weiter oben bei Frage 4b erwähnt, ist der Umgang mit der Aushubentsorgung gemäss Verursacherprinzip Aufgabe des Unternehmens. Die vertraglich oder rechtlich gesicherte Nutzung von Deponiestandorten für die Entsorgung des Aushubs ist beim Start des PGV vorzulegen, damit der Bund, wie schon oben bei Frage 4c erwähnt, sämtliche für die Ablagerung des anfallenden Ausbruch- oder Aushubmaterials benötigten Deponien mit genehmigen kann.

**Antrag:**

Art. 22 ist dahingehend zu ergänzen, dass die Planung und Sicherung der Entsorgung und der entsprechenden Anlagen Sache des Unternehmens ist.

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

*Auswirkungen an der Oberfläche*

Die Vorlage regelt den Bau und den Betrieb der unterirdischen Anlagen, macht aber keine Aussagen zu den Auswirkungen an der Oberfläche. Der Sachplan Verkehr (Teil unterirdischer Gütertransport) sieht vor, dass die Vor- und Nachleistungen durch verschiedene Betreiber erbracht werden können. Wir befürchten, dass dadurch eine ähnliche Entwicklung wie im heutigen KEP-Markt eintreffen könnte: Verschiedenste zueinander im Wettbewerb stehende Anbieter befahren heute die Innenstädte und Agglomerationen mit teilweise nicht vollständig beladenen Fahrzeugen. Wir gehen davon aus, dass rund um die Hubs eine deutliche Verkehrszunahme auf der Strasse resultieren wird. Ein Teil der Fahrten und der Emissionen wäre vermeidbar, wenn diese Verkehre gebündelt würden, beispielsweise im Rahmen von Kooperationsmodellen.

Die Vorlage lässt offen, ob Anreize oder Vorgaben geschaffen werden, um den Mehrverkehr zu reduzieren. Mögliche Ansatzpunkte wären ein Gebührenmodell für die Nutzung der Hubs mit verhältnismässig hohen Gebühren je Anfahrt oder bei Leerfahrten. Der Wettbewerb zwischen den Anbietern soll nicht ausgeschaltet, sondern dahingehend reguliert werden, dass Kooperationen attraktiv werden und die Anzahl der oberirdischen Fahrten und damit die Umweltemissionen möglichst gering gehalten werden können.

**Antrag:**

In der Vorlage sind in Ergänzung zum in Art. 4 erwähnten Diskriminierungsverbot noch Vorgaben zum Betrieb und zur Nutzung der Anlagen aufzunehmen. Wir weisen auf die Ausführungen bei der Frage 4b.

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

In diesem Zusammenhang sind auch die Anforderungen für die Aufnahme in den Richtplan zu klären: Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Die Formulierung in Art. 6 Abs. 2 UGüTG unterwirft alle Anlagen der Richtplanpflicht. Es kann durchaus sein, dass gewisse untergeordnete Anlagen nicht gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan nicht stufengerecht wäre.

**Antrag:**

Der Begriff «Anlage» ist zu klären und im ganzen Gesetz konsistent zu verwenden. Die Richtplanpflicht ist zu präzisieren.

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

Die definitive Betriebseinstellung kann wegen technischer oder finanzieller Probleme nötig werden. Art. 25 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport sieht vor, dass die Anlagen auf Kosten des Eigentümers zu entfernen sind. Inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist, entscheidet die zuständige Behörde.

Wir begrüssen die Vorgabe, dass der Rückbau durch den Eigentümer finanziert wird. Beim Verlangen von Sicherheiten für den Rückbau wird es in der Praxis kaum möglich sein, die Rückbaukosten im Vorfeld genau zu beziffern. Um die Rentabilität des Projekts nicht bereits im Vorfeld zu gefährden, regen wir an, die Rückbaukosten konservativ zu schätzen.

## 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Der Untergrund wird – namentlich in Siedlungsgebieten – immer intensiver genutzt. Bei der Planung im Untergrund sind nicht nur öffentliche Infrastrukturanlagen, wie etwa Grundwasserpumpwerke für die Sicherstellung der öffentlichen Trink-, Brauch- und Löschwasserversorgung, sondern auch private Anlagen wie Erdwärmesonden oder thermische Grundwassernutzungen mit Wärmepumpenanlagen zu berücksichtigen. Bei der Planung der Korridore und Linienführungen ist den privaten Infrastrukturanlagen gebührend Rechnung zu tragen. Zu ergänzen ist, dass auch der Zufluss zu Trink- und Brauchwasserfassungen nicht negativ beeinflusst werden darf. Generell sind die Vorgaben des Gewässerschutzgesetzes, der Gewässerschutzverordnung und der erläuternden Grundwasser-Richtlinien einzuhalten.

**Antrag:**

Wir beantragen, die Erläuterungen diesbezüglich zu ergänzen.

Es darf nicht erwartet werden, dass die Eigentümer vorgängig Einsprache gegen ein unterirdisches Transportsystem erheben, um ihre Rechte durchzusetzen. Falls bestehende Infrastrukturanlagen wie Erdwärmesonden durch das unterirdische Transportsystem behindert oder beschädigt werden, sollen deren Nutzer entschädigt werden. Zudem muss festgehalten werden, dass die Kantone oder Gemeinden

### *Versicherungspflicht*

Soweit es um Gebäude im Sinn der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen sein, dies im Unterschied zur SBB und dem für sie geltenden Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Transportbahnen vom 20. März 1998 (SR 742.31; abgekürzt BGSB). CST ist ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt. Die Unterwerfung unter die Versicherungspflicht ist daher eine logische Konsequenz. Als positive Folge davon würden dann auch die Vorschriften sowohl des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten.

#### **Antrag:**

Im Gesetz ist ein Artikel mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: «Die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen sind den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen».

### *Zuständigkeit der Einsätze der Wehrdienste*

Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepassten Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrenvorsorge zu betreiben. Die Betreiberinnen von CST sollten sich deshalb im Rahmen der sich aus dem unterirdischen Gütertransport ergebenden Gefahren an den Sicherheitskosten zumindest beteiligen, bzw. diese ganz übernehmen. Ein entsprechender Grundsatz muss daher bereits auf Gesetzesstufe verankert werden.

#### **Antrag:**

Im Gesetz ist ein Artikel mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: «Die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in dem Masse, in dem die Wehrdienste Leistungen für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen erbringen. Sie treffen den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung, um Ereignisse auf und in den Anlagen bewältigen zu können. Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung ab».

### *Transport gefährlicher Güter*

Falls entgegen der bisherigen Absichten CST auch für den Transport von gefährlichen Gütern zur Verfügung stehen soll, wie dies im Gesetzesentwurf als Option zumindest offengehalten ist, bräuchte es dafür unbedingt ein spezielles Konzept mit Berücksichtigung der Interessen von Feuerwehr, Chemiewehr, Polizei, Bevölkerungsschutz, das den berechtigten Sicherheitsbedenken den Kantonen auf der Strecke Rechnung trägt.



T +41 52 632 71 11  
F +41 52 632 72 00  
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Departement UVEK  
Postfach  
3003 Bern

per Mail an  
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 2. Juli 2019

### Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns eingeladen, zu einem Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen erachtet den Erlass eines Bundesgesetzes als sinnvoll und begrüsst, dass die Finanzierung privat erfolgen soll. Wir schliessen uns der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz vom 14. Juni 2019 an, die Ihnen direkt zugestellt wurde. Wir verzichten darauf, Ihnen diese nochmals zuzustellen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident:

  
Ernst Landolt

Der Staatsschreiber:

  
Dr. Stefan Bilger

**Regierungsrat**

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch

<b>GS / UVEK</b>
<b>- 5. JULI 2019</b>
Nr.

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

2. Juli 2019

**Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

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

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

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

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

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

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

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

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

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

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

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

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

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

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

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

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

**a) Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

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

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

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

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

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

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

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

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

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

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

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

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

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

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

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

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

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

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


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

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Roland Füst  
Landammann



Andreas Eng  
Staatsschreiber



[6431 Schwyz, Postfach 1260](mailto:6431.Schwyz.Postfach.1260)

**A-Post**

Bundesamt für Verkehr  
Sektion Planung  
3003 Bern

Per E-Mail an: [sachplan.verkehr@bav.admin.ch](mailto:sachplan.verkehr@bav.admin.ch)

Schwyz, 25. Juni 2019

**Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr**

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 hat das Bundesamt für Verkehr die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit eingeladen. Wir begrüssen, dass zunächst abgeklärt wird, ob die Regelung einer Gütertransportform auf Basis des Projekts von Cargo sous terrain (CST) von wesentlichen politischen und wirtschaftlichen Akteuren überhaupt unterstützt wird. Unsere Vernehmlassung basiert auf den Fragen des den Vernehmlassungsunterlagen beigelegten Fragekatalogs. Zu den Fragen äussern wir uns wie folgt:

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

Der Kanton Schwyz verfügt über keine eigenen Grundlagen, um den Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport gemäss CST zu beurteilen. Zudem ist das Gebiet des Kantons Schwyz von der geplanten Transportanlage nicht betroffen. Die Ausführungen betreffend Marktprognosen im Erläuterungsbericht (Kap. 1.1.1) erscheinen uns jedoch plausibel und sind für uns nachvollziehbar.

- 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?*

Ja, der Kanton Schwyz stimmt den Ausführungen unter «Einheitliches Plangenehmigungsverfahren (PGV)» im Erläuterungsbericht (Kap. 4.1.3) zu. Das PGV wird als zweckmässiges Verfahren für eine unterirdische Gütertransportanlage erachtet.

3. *Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?*

Ja, die Ausführungen und Begründungen im Erläuterungsbericht sind einleuchtend, plausibel und nachvollziehbar.

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

Ja, ein allgemeingültiges Gesetz ist sinnvoll. Begrüssenswert ist insbesondere, dass ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Kunden sichergestellt wird, dass auch andere Anbieter möglich sind, aber keine parallelen Infrastrukturen entstehen, und dass die verschiedenen Systeme zukünftig kompatibel sind.

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

Ja, mit dieser Regelung wird der Kantonshoheit Rechnung getragen und die örtlichen Gegebenheiten werden berücksichtigt.

- c. *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Mit dieser Regelung sind wir nur bedingt einverstanden. Durch die Grösse des Vorhabens ist mit Auswirkungen zu rechnen, die unter Umständen nicht allein den einzelnen direkt betroffenen Kantonen und erst recht nicht den betroffenen Standortgemeinden zugemutet werden können, so zum Beispiel die Bezeichnung von Standorten für die Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial (Entwurf Art. 22 Abs. 1). Hierzu sind vermehrt kantonsübergreifende Lösungen und die Unterstützung durch den Bund nötig, auch die Betreiber in die Pflicht zu nehmen.

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

Die Sicherheiten sollen nicht nur verlangt werden «können» sondern zwingend verlangt werden müssen. Die Finanzierung eines Vorhabens muss zwingend den ganzen Produktlebenszyklus umfassen und damit auch den Rückbau und die Entsorgung einschliessen. Um diese in der Regel nicht gewinnbringende Phase finanzieren zu können, sind beim Erstellen und Betreiben einer Anlage ausreichende Sicherheiten zu schaffen. Nur so kann verhindert werden, dass die Allgemeinheit die Kosten für einen allfälligen Rückbau tragen muss.

5. *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*  
a. *Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Zu folgenden Artikeln des Gesetzesentwurfs haben wir Hinweise und Bemerkungen:

*Zu Art. 22 Abs. 1*

Die Bestimmung «... so bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials.» ist unseres Erachtens problematisch. Da es um «erhebliche Mengen» geht, ist der Umgang mit dem Ausbruchmaterial im Plangenehmigungsverfahren zu klären und mit der Plangeneh-

migung zu bewilligen. Die Betreiber sind somit in die Pflicht zu nehmen, den Materialfluss zu organisieren. Die Aufgabe kann keinesfalls allein den einzelnen direkt betroffenen Kantonen übertragen werden. In der Regel dürften gar kantonsübergreifende Lösungen und die Unterstützung des Bundes erforderlich sein. Wir empfehlen deshalb, die Bestimmung entsprechend zu ändern.

*Zu Art. 25 Abs. 2*

Sicherheiten für den Rückbau sollen nicht nur verlangt werden «können» sondern zwingend verlangt werden müssen. Die Finanzierung eines Vorhabens muss zwingend den ganzen Produktlebenszyklus umfassen und damit auch den Rückbau und die Entsorgung einschliessen. Um diese, in der Regel nicht gewinnbringende Phase zu finanzieren, sind beim Erstellen und Betreiben einer Anlage ausreichende Sicherheiten zu schaffen. Nur so kann verhindert werden, dass die Allgemeinheit einen allfälligen Rückbau tragen muss.

*Zu Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV*

Es fehlen Regelungen dazu, dass diese Daten auch einen Geobasisdatensatz darstellen und (wie die oberirdischen Eisenbahnlinien auch) in den Daten der amtlichen Vermessung zu führen sind. Diese Daten sind als Geobasisdatensatz gemäss den Vorgaben der eidgenössischen Geoinformationsgesetzgebung (GeolG, SR 510.62, GeolV, SR 510.620 usw.) zu erheben und zu verwalten.

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

Folgende Themen wurden nicht berücksichtigt:

- Auswirkungen auf Privateigentum auf der Oberfläche;
- Geobasisatz.

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Im Namen des Regierungsrates:



Kaspar Michel  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

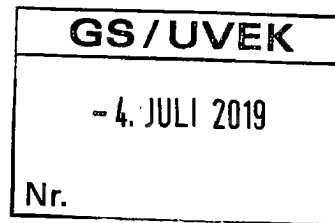
Kopie z.K. an:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Frau Simonetta Sommaruga  
Bundesrätin  
3003 Bern



Frauenfeld, 2. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf für das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung nehmen zu können. Wir beantworten die Fragen gemäss Fragenkatalog wie folgt:

#### **Frage 1**

Es ist fraglich, ob der Bedarf für ein unterirdisches Gütertransportsystem in der Schweiz ausgewiesen ist. Dazu wird sich die Wirtschaft zu äussern haben.

Die Schweiz verfügt über ein gut ausgebautes Schienen- und Strassennetz. Die Strassen sind in den Zentren nicht wegen des Güterverkehrs, sondern wegen des Individualverkehrs überlastet. Die mit dem unterirdischen Gütertransport zu erwartenden Entlastungswirkungen dürfen daher nicht überschätzt werden.

Falls ein unterirdisches Gütertransportsystem eigenwirtschaftlich gebaut und betrieben werden kann, hätte dies für die Umwelt und die Gesellschaft aber einen erheblichen Nutzen. Wir begrüssen daher die Schaffung der vorgeschlagenen Rahmenbedingungen.

#### **Frage 2**

Ja, wir begrüssen das vorgesehene Plangenehmigungsverfahren. Für diese kantonsübergreifende Infrastruktur braucht es zwingend ein einziges bundesrechtliches Bewilligungsverfahren unter frühzeitigem Einbezug der betroffenen Kantone und Gemeinden. Voneinander abweichende kantonale Regelungen wären ein zu grosses Projektrisiko.

2/5

### Frage 3

Ja, wir begrüßen die Zielsetzungen der Vorlage. Unterirdische Gütertransportanlagen sind privatwirtschaftlich zu finanzieren. Bund und Kantone sollen sich auf ihre Aufgaben als Bewilligungsbehörden beschränken.

### Frage 4

- a. Ja, wir begrüßen den Erlass eines allgemeingültigen Gesetzes. Dies ermöglicht, dass auch andere Betreiber unterirdische Gütertransportanlagen erstellen und betreiben können. Doppelspurigkeiten müssen aber verhindert werden. Das allgemeingültige Gesetz gewährleistet die Kompatibilität der Anlagen verschiedener Anbieter und den diskriminierungsfreien Zugang zum System.
- b. Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagene Regelung. Aus raumplanerischer Sicht stellen wir in diesem Zusammenhang aber folgende Anträge:
  - 1) Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen). Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (z.B. wenn im Sachplan Planungssperimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden). Im Erläuterungsbericht ist auf diese Anforderungen hinzuweisen.
  - 2) Die Erarbeitung der kantonalen Richtplaninhalte muss inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen, damit ein konsistentes System entsteht und den zuständigen kantonalen Behörden aufeinander abgestimmte Beschlüsse beantragt werden können. Dafür muss eine Koordinationsstelle bezeichnet werden. Wir schlagen vor, diese Koordinationsfunktion dem BAV zu überbinden und dies im Gesetz festzulegen.
- c. Ja, die vorgeschlagene Kompetenzverteilung erscheint uns zweckmässig. Die Verkehrserschliessung der Hubs muss aus lokaler und regionaler Sicht geregelt wer-

3/5

den. Aus raumplanerischer Sicht stellen wir in diesem Zusammenhang folgende Anträge:

- 1) Im Gesetz wird der Begriff der „Anlage“ in verschiedenen Artikeln nicht konsistent verwendet. Der Anlagenbegriff in Art. 2 Abs. 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 8, Art. 10 oder Art. 24 kann jeweils unterschiedlich interpretiert werden. Gehören z. B. die Deponieanlagen bei allen Festlegungen im Gesetz dazu? Der Begriff der „Anlage“ ist zu klären und im ganzen Gesetz konsistent zu verwenden.
- 2) In diesem Zusammenhang sind auch die Anforderungen für die Aufnahme in den Richtplan zu klären: Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Die Formulierung in Art. 6 Abs. 2 E-GüTG unterwirft alle Anlagen der Richtplanpflicht. Es kann aus unserer Sicht durchaus sein, dass gewisse untergeordnete Anlagen nicht gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan nicht stufengerecht wäre. Die Richtplanpflicht ist in diesem Sinn zu präzisieren.

d. Nein.

#### **Frage 5**

a. Wir haben folgende Bemerkungen:

- 1) Zu Art. 6 Abs. 3: Wir begrüssen die Möglichkeit, dass der Bundesrat im Notfall Fristen für die Richtplanung setzen kann, wenn sonst kein konsistentes Transportsystem entstehen kann. Dieses Mittel darf aber nur als letzter Ausweg ergriffen werden, und die Zusammenarbeit mit den Kantonen muss bereits in der Erarbeitung der Sachplaninhalte intensiv wahrgenommen werden. Zudem erscheint es nicht sinnvoll, nur Festlegungen zur Linienführung zu machen, sonst wird ein Kanton bloss unterirdisch durchquert. Auch die anderen Anlagen müssen im Notfall durch den Bund festgelegt werden. Art. 6 Abs. 3 und die dazu gehörenden Erläuterungen sind in diesem Sinn umzuformulieren resp. zu ergänzen.
- 2) Zu Art. 7 Abs. 1, letzter Satz: Die Anforderung, dass „Konflikt- und Optimierungspotenzial“ aufgezeigt werden soll, ist verwirrend. Ein Unternehmen soll sinnvollerweise kein Projekt einreichen, das (ungenutztes) Optimierungspotenzial aufweist. Der letzte Satz von Art. 7 Abs. 1 ist neu zu formulieren. Eine Neuformulierung soll sich an Art. 2 und 3 RPG orientieren und eine entsprechende Berichterstattung fordern. Darin soll u.a. dargelegt werden, wie und nach wel-

4/5

chen Kriterien das Unternehmen zu diesen Räumen (Korridoren, Perimeter) kommt, wie mit welchen betroffenen Interessen umgegangen wird, usw.

- 3) Zu Art. 7 Abs. 2: Diese Bestimmung ist unklar formuliert. Was ist mit „geeigneten Räumen“ gemeint? Sind es Räume, die aus Sicht des Betreibers geeignet sind? Oder geeignet aus Sicht Verkehr? Oder aus einer übergeordneten Sicht? Zudem: An wen richtet der Bundesrat welche Aufträge? Art. 7 Abs. 2 ist zu präzisieren.
  - 4) Zu Art. 22 Abs. 1: Wir weisen darauf hin, dass durch das Vorhaben sehr grosse Mengen Ausbruch- und Aushubmaterial anfallen werden. Diese Materialien können je nach angewendetem Tunnelausbruchverfahren mit Schadstoffen belastet sein. In der Gesetzesvorlage wird in Art. 22 Abs. 1 einzig darauf hingewiesen, dass die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials bezeichnen. Die Entsorgungspflicht obliegt jedoch der Infrastrukturbetreiberin und ist nicht Aufgabe der Kantone. Im Gesetz ist die Infrastrukturbetreiberin zu verpflichten, für die einzelnen Projektschritte ein stufengerechtes Materialbewirtschaftungs- und Entsorgungskonzept auszuarbeiten und der kantonalen Behörde zur Stellungnahme vorzulegen. Damit kann sichergestellt werden, dass der erforderliche Deponieraum tatsächlich vorhanden ist und die Materialien korrekt entsorgt werden. Art. 22 ist so umzuformulieren, dass die Verantwortung für die Sicherung der Entsorgung Sache des Unternehmens ist. Dieses orientiert sich dabei an den Vorgaben der Kantone.
  - 5) Zu Art. 24 Abs. 1: Was ist mit „nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienend“ gemeint? Hier sind Präzisierungen erwünscht, zumindest in den Erläuterungen (z.B. quantitative Abgrenzung).
  - 6) Wir nehmen zur Kenntnis, dass gemäss erläuterndem Bericht zur Vernehmlassungsvorlage der Tunnel nahezu vollständig im Fels zu liegen kommen soll und gemäss dem Unternehmen CST die Anlage keine Gefahr für unterirdische Gewässer bzw. das Grundwasser darstellt. Die Auswirkungen auf die Umwelt und insbesondere auf das Schutzgut Grundwasser können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht überprüfen. Diese sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung detailliert zu beurteilen.
- b. Die Vorlage regelt den Bau und den Betrieb der unterirdischen Anlagen, macht aber wenig Aussagen zu den Auswirkungen an der Oberfläche. Wir befürchten, dass verschiedene, zueinander in Wettbewerb stehende Anbieter mit nicht vollständig ausgelasteten Fahrzeugen die Hubs anfahren werden. Daraus resultiert eine deutli-

5/5


che Verkehrszunahme zu den Hubs. Ein Teil der Fahrten und der Emissionen wäre vermeidbar, wenn diese Verkehre gebündelt würden.  
In der Vorlage sind deshalb, in Ergänzung zum in Art. 4 erwähnten Diskriminierungsverbot, Vorgaben zum Betrieb und zur Nutzung der Anlagen aufzunehmen. Es sind Anreize oder Vorgaben zu schaffen, die Kooperationen für die Anlieferung zu den Hubs fördern und den Mehrverkehr reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber

i. V.  




numero			Bellinzona
3396	cl	0	10 luglio 2019
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti  
3003 Berna

Anticipata tramite e-mail:

sachplan.verkehr@bav.admin.ch  
finanzierung@bav.admin.ch

### **Progetto di Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo Consultazione generale**

### **Piano settoriale dei trasporti – Parte Trasporto merci sotterraneo Consultazione ai sensi dell'art. 18 OPT**

Gentili signore,  
egregi signori,

vi ringraziamo per averci coinvolti nelle consultazioni relative al progetto di Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS) e alla parte concettuale della prima edizione del Piano settoriale dei trasporti – Parte Trasporto merci sotterraneo (SUG).

I due documenti sono destinati a stabilire le basi pianificatorie e giuridiche per la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto merci sotterraneo promosso e finanziato dall'associazione Cargo Sous Terrain (CST). Tale sistema consiste in un tunnel sotterraneo in cui, su tre binari, si spostano a 30 km/h convogli per il trasporto di merci che sono caricate e scaricate in piattaforme logistiche in superficie. Il progetto si estende da Ginevra a San Gallo. Entro il 2030 dovrebbe essere realizzata la tratta prioritaria Zurigo – Härkingen/Niederbipp.

Sebbene il Canton Ticino non sia toccato dal progetto, il Consiglio di Stato ritiene opportuno esprimere considerazioni riguardanti l'opportunità dell'operazione (capitolo 1), nonché osservazioni d'ordine pianificatorio e tecnico (capitolo 2) che hanno portata generale in merito alle competenze di Confederazione e Cantoni in materia di pianificazione del territorio.

Sebbene le due consultazioni siano state lanciate in maniera separata (e non coordinata), vi trasmettiamo una presa di posizione unica poiché i due dossier sono strettamente correlati. Nel testo che segue trovate pure le risposte al questionario relativo al progetto di legge.

## **1. Considerazioni riguardanti l'opportunità del nuovo sistema di trasporto**

Secondo lo studio di fattibilità di CST, il nuovo sistema di trasporto sotterraneo diminuirebbe il traffico merci pesante fino al 20% e fino al 30% per quanto riguarda il traffico legato alla logistica urbana nelle città collegate. Secondo la perizia commissionata dalla Confederazione sullo studio di fattibilità, il calcolo degli effetti previsti presuppone l'attuazione di potenzialità al momento solo ipotizzabili; solo il 35% delle prestazioni di trasporto previste da CST sono al momento statisticamente documentabili. A ciò è da aggiungere il probabile aumento del traffico attorno alle piattaforme in superficie per il carico e lo scarico delle merci e lo smaltimento del materiale di scavo, temi solo superficialmente affrontati dalla documentazione messa in consultazione. Il bilancio in termini di benefici per la collettività appare dunque mitigato e l'interesse pubblico per la realizzazione di una simile infrastruttura non ancora sufficientemente giustificato. Dai documenti prodotti finora non emerge con sufficiente garanzia il beneficio del nuovo sistema di trasporto. A mente dello scrivente Consiglio il nuovo sistema va concretizzato unicamente se genera uno sgravio della rete stradale e non si ponga in concorrenza ma quale complemento del trasporto ferroviario. L'impatto territoriale delle piattaforme di accesso nonché delle altre infrastrutture di appoggio deve altresì essere minimo.

Chiediamo quindi che la Confederazione valuti attentamente ed espliciti in maniera chiara l'interesse pubblico alla base del progetto in termini di bilancio positivo dal profilo ambientale, sociale ed economico.

## **2. Considerazioni sulla procedura pianificatoria di approvazione dei piani**

Secondo la proposta messa in consultazione, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni devono assumersi oneri pianificatori non indifferenti e non semplici da gestire. Nel Piano settoriale la Confederazione stabilirebbe i corridoi di pianificazione dei tracciati sotterranei e i perimetri di pianificazione delle piattaforme logistiche in superficie, i Cantoni sarebbero chiamati a definire con più precisione tracciati e ubicazioni delle piattaforme (con relativi allacciamenti di mobilità e infrastrutture varie per il funzionamento del sistema) nei loro Piani direttori e i Comuni a consolidare le zone di utilizzazione nei loro Piani regolatori. L'intero processo sarebbe accompagnato attivamente da CST fornendo le esigenze progettuali e tecniche necessarie per la realizzazione del progetto. Il tutto appare laborioso a causa delle differenti prassi tecniche e procedurali in materia di pianificazione direttrice per quanto riguarda i Cantoni e di pianificazione delle utilizzazioni per quanto riguarda i Comuni.

Pur comprendendo che la ripartizione della pianificazione venga suddivisa sui vari enti pubblici in funzione delle loro competenze in materia di pianificazione del territorio, si ritiene inverosimile che un simile approccio porti a una realizzazione rapida e efficiente del progetto. Di ciò è consapevole anche l'autorità federale: lo si deduce dal fatto che il progetto di LTMS prevede, in caso d'inadempienza da parte dei Cantoni, che la Confederazione possa stabilire tracciati al loro posto.

L'esigenza di coordinamento da parte della Confederazione è evidente, ciò che ha portato all'elaborazione della proposta di Legge e di Piano settoriale. Riteniamo tuttavia che la Confederazione debba assumersi la competenza completa affinché l'efficienza della procedura sia garantita. In tal senso il Piano settoriale deve esplicitare in modo completo gli elementi progettuali senza la necessità di ulteriori pianificazioni a livello cantonale e comunale.

Chiediamo quindi che il Piano settoriale espliciti in modo completo gli elementi pianificatori e progettuali e che il Piano direttore cantonale sia chiamato a riprenderne i contenuti.

### **3. Considerazioni di dettaglio sul progetto di Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS)**

#### Art. 6 cpv 1

Chiediamo che questa norma indichi che nel piano settoriale siano stabiliti non solo le aree idonee, bensì: tracciato, impianti di accesso e le aree per tutte le infrastrutture necessarie alla realizzazione del progetto.

#### Art 6 cpv 2

Chiediamo che questa norma venga sostituita con l'indicazione che i piani direttori cantonali riprendano dal Piano settoriale le informazioni rilevanti dal profilo territoriale.

#### Art. 6 cpv 3

Da stralciare.

#### Art. 7 cpv 1

Secondo questo capoverso, un'impresa che intende ottenere l'approvazione dei piani deve presentare una documentazione dalla quale risulta il potenziale di conflitto e di ottimizzazione. Questa formulazione non è conforme alle modalità pianificatorie imposte nella Legge federale sulla pianificazione del territorio, secondo la quale deve essere presentato un rapporto esplicativo che presenti il progetto, i suoi conflitti, la ponderazione degli interessi e le possibili soluzioni. Il capoverso 1 dell'art. 7 della LTMS deve essere adattato conseguentemente.

#### Art. 10 cpv 7

Questo capoverso è superfluo poiché il principio è già regolato dall'art. 6.

#### Art. 22

Questo articolo ricalca fondamentalmente la Legge federale sulle ferrovie, secondo la quale i depositi strettamente correlati all'impianto progettato sono soggetti all'autorizzazione dell'Ufficio federale dei trasporti; in caso contrario la competenza della loro pianificazione e realizzazione spetta ai Cantoni.

Non appare corretto che siano i Cantoni a farsi carico della ricerca di ubicazioni per il deposito del materiale di risulta di un progetto che è portato avanti in base alle esigenze dell'iniziativa privata. Secondo il principio di causalità, questo compito spetta all'impresa responsabile del progetto. Si chiede pertanto che tale problema sia già tematizzato precocemente – ovvero nel Piano settoriale –, che sia approfondito nei Piani direttori e nella procedura d'approvazione dei piani, e che sia preso a carico da parte di CST.

### **4. Considerazioni di dettaglio sul Piano settoriale - Parte Trasporto merci sotterraneo (SUG)**



## Salvaguardia dell'ambiente, della natura e del paesaggio

Il SUG contiene affermazioni piuttosto generalizzate in merito alla salvaguardia dell'ambiente e delle componenti naturalistiche e paesaggistiche del territorio (zone protette a livello federale, inventari federali, SAC, bosco, acque sotterranee, rumori, rischi di incidenti rilevanti, ecc.) e a eventuali misure compensative. A questo proposito si segnala che il SUG non può effettuare nessuna ponderazione degli interessi a priori su queste tematiche, e che pianificazione e progettazione del sistema di trasporto merci sotterraneo dovranno sottostare alle specifiche legislazioni in materia di pianificazione del territorio, di protezione dell'ambiente e della natura e del paesaggio, nonché altri documenti validi in materia (come per esempio il Piano settoriale SAC).

## Uso del sottosuolo

L'uso del sottosuolo ha dei risvolti giuridici e materiali non semplici e per i quali la documentazione posta in consultazione non offre risposte chiare.

Il SUG si basa sul principio che le regolamentazioni concernenti il sottosuolo competono ai Cantoni, che in quest'ambito hanno prassi molto diverse contribuendo al problema del coordinamento generale del progetto (tematizzato nel capitolo 1). Attualmente la Confederazione non ha alcuna base giuridica per rilasciare autorizzazioni e il progetto di LTMS è silente su questo punto, non prevedendo neanche concessioni cantonali, considerate procedure dispendiose e dagli scarsi benefici. Secondo il Rapporto esplicativo della LTMS i Cantoni avranno la possibilità di subordinare il proprio consenso a condizioni che potranno essere disposte nella decisione federale di approvazione dei piani.

Il problema del coordinamento degli interventi nel sottosuolo di diversi cantoni non appare risolto nella documentazione messa in consultazione e deve essere chiarito nell'ambito della suo affinamento.

Gradite, gentili signore ed egregi signori, i nostri più distinti saluti.

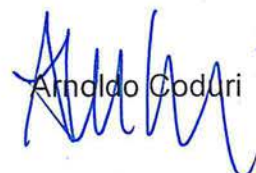
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Christian Vitta

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch);
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch);
- Divisione dell'economia (dfe-de@ti.ch);
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Servizi generali del DT (dt-sg@ti.ch);
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);
- Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch);
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet

---

## Questionario

### relativo all'avamprogetto della legge federale sul trasporto di merci sotterraneo

1. **Ritenete che il sistema di trasporto merci sotterraneo progettato da Cargo sous terrain (CST) risponda a un'esigenza in Svizzera?**

Il trasporto efficiente e sostenibile delle merci è un'esigenza in Svizzera. Dev'essere ancora dimostrato che il nuovo sistema sia una soluzione adeguata e che il rapporto tra i costi e benefici sia positivo.

2. **Ritenete appropriato che la Confederazione sostenga la realizzazione di un sistema simile con una procedura di approvazione dei piani federale, evitando la necessità di ulteriori concessioni, autorizzazioni e pianificazioni cantonali?**

Sì. Tuttavia, lo stesso principio dev'essere applicato anche per gli aspetti pianificatori: la Confederazione deve assumere fino in fondo il processo.

3. **Condividete gli obiettivi dell'avamprogetto (procedura di approvazione dei piani, Piano settoriale, nessuna partecipazione finanziaria della Confederazione e sfruttamento del quadro giuridico esistente) (n. 4.1.1)?**

Sì.

4. **La soluzione proposta vi trova d'accordo (n. 4.1)? In particolare:**

- a. *Siete favorevoli all'istituzione di una legge di validità generale?*

Sì.

- b. *Siete d'accordo che la Confederazione stabilisca i perimetri e i corridoi di pianificazione nell'ambito della procedura del Piano settoriale e lasci ai Cantoni il compito di definire concretamente i siti degli impianti e il tracciato sotterraneo del sistema?*

No. Nell'ambito della procedura di Piano settoriale vanno definiti non solo i perimetri ma anche il tracciato nonché le ubicazioni delle piattaforme di accesso e degli altri impianti necessari al sistema.

- c. *Condividete che nell'ambito della procedura di approvazione dei piani la Confederazione si occupi solo degli impianti sotterranei e dei relativi accessi mentre il resto (p. es. la viabilità) rimanga di competenza dei Cantoni e dei Comuni?*

No.

---

d. *Ritenete necessario che l'autorità di approvazione possa richiedere delle garanzie per eventuali smantellamenti?*

Si.

**5. Altre osservazioni sull'avamprogetto?**

a. *Avete osservazioni su altri contenuti dell'avamprogetto?*

No.

b. *A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?*

No.



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

GS / UVEK

- 8. JULI 2019

Nr.

Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Palais fédéral  
3003 Berne

Réf. : MFP/15025518

Lausanne, le 3 juillet 2019

**Procédure de consultation fédérale :  
Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises qui a retenu notre meilleure attention.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure de consultation susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

En préambule, il est important de souligner que le Canton de Vaud est très attentif aux problématiques du transport de marchandises. Afin de répondre à ces enjeux croissants, le Grand Conseil vaudois a approuvé en février 2018 un crédit d'étude de 1.4 million, comprenant la création d'un poste, pour l'élaboration d'une stratégie relative au transport de marchandises. Le Canton souhaite ainsi se doter d'une vision concrète sur cette thématique, permettant notamment de définir un réseau d'interfaces efficace et de répondre aux défis de la logistique en milieu urbain.

L'introduction du concept de transport de marchandises en souterrain, tel que le propose le projet Cargo Sous Terrain, apparaît comme un moyen novateur pour alléger les réseaux routiers et ferroviaires en surface tout en assurant une gestion des approvisionnements efficaces. Aussi, ce projet présente un caractère durable et positif en termes d'externalités environnementales. Ces promesses sont en ligne avec les objectifs prévus par la stratégie marchandises et plus largement avec ceux de la législature du Conseil d'Etat. Ainsi, nous reconnaissons le besoin d'un tel projet en Suisse et dans le canton de Vaud en particulier.

Dans ce registre, nous souhaitons souligner notre aspiration, d'entente avec le Canton de Genève, à ce que les opportunités de développements sur l'arc lémanique soient étudiées le plus rapidement possible afin de nous positionner sur les prochaines étapes de construction.

Le Conseil d'Etat vaudois salue ce projet de loi fédérale sur le transport de marchandises (LTSM), qui permet de définir un cadre légal pour le transport de marchandises en souterrain. Les installations prévues à ladite loi étant de portée nationale, nous adhérons au principe de création d'une loi fédérale ainsi qu'à l'instauration d'une procédure d'approbation des plans.

Nous souhaitons toutefois attirer votre attention sur les trois demandes formelles de modifications suivantes. Ces éléments ne sont, à notre sens, pas suffisamment pris en compte dans le projet de loi et nécessitent des adaptations.

- (i) La considération des compétences cantonales lors de la définition des corridors de planification et des périmètres d'emplacement des installations en surface au plan sectoriel n'est pas suffisamment intégrée au projet de loi. Les instruments de planification du territoire cantonaux ainsi que les projets liés à l'utilisation des sous-sols doivent, à notre sens, être considérés par la Confédération au préalable. Les enjeux autour des sous-sols sont élevés et une pesée des intérêts entre toutes les autorités concernées par ce projet doit être effectuée en amont afin d'éviter des conflits entre les différents usages du sous-sol ainsi qu'avec l'aménagement du territoire. Dès lors, nous sommes d'avis que l'art. 6 de la LTSM doit être reformulé dans ce sens.
- (ii) Nous estimons que des garanties financières supplémentaires doivent être demandées à l'entreprise de gestion des infrastructures concernée par la présente loi. Les coûts liés à un potentiel arrêt des activités ainsi qu'à un démantèlement des installations seraient inévitablement élevés. En cas de difficultés financières de l'entreprise propriétaire, ces coûts retomberaient sur la collectivité. Étant donné qu'il n'est pas prévu que ce projet soit soutenu par des financements publics, le besoin de garanties de la part des porteurs du projet est d'autant plus pertinent. Dans cette optique, nous estimons que l'art. 10, al. 6, let. b ainsi que l'art. 25, al. 2 doivent être révisés.
- (iii) Nous regrettons que la présente loi ne contienne aucune disposition relative à l'exploitation du réseau de transport de marchandises. Bien que celle-ci soit de portée générale, ce manque de précisions relatives à l'utilisation opérationnelle du réseau présente un risque au regard de la liberté économique et de la formation d'un monopole, et des conditions sécuritaires des installations. Le Conseil d'Etat voit la nécessité d'ajouter un article au texte de loi pour l'octroi de concession d'exploitation du réseau en souterrain. Ce dernier pourrait être formulé similairement aux articles 8d et suivants, ainsi qu'à l'art. 9a de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101). D'une part, de telles dispositions permettraient de définir les exigences relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement et d'autre part, elles assureraient des conditions égalitaires à l'obtention de ces autorisations créant ainsi un marché ouvert à la concurrence au sein de cette nouvelle infrastructure. Il convient également de souligner que les exploitants d'installations de transport souterraines devraient être soumis aux dispositions cantonales et communales sur l'assurance obligatoire.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre réponse et de bien vouloir prendre en considération nos remarques et demandes de modifications relatives au projet de loi mis en consultation.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

**Annexe**

- Réponse au questionnaire

**Copies**

- OAE
- DGMR

## Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises Réponse au questionnaire

### 1. Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?

L'introduction du concept de transport de marchandises en souterrain, tel que le propose le projet Cargo sous terrain (CST), apparaît comme un moyen novateur pour assurer une gestion efficace des approvisionnements tout en allégeant les réseaux routiers principaux et, dans une moindre mesure le réseau ferroviaire. Aussi, ce projet présente un caractère durable et positif en termes d'externalités environnementales. Ces promesses sont en ligne avec les objectifs prévus par la stratégie marchandises et plus largement avec ceux de la législature du Conseil d'Etat.

Le Canton de Vaud a conscience des bénéfices du transport en souterrain notamment à travers l'approvisionnement des déchets à l'usine de traitement TRIDEL à Lausanne. Un tunnel ferroviaire relie directement l'usine au réseau CFF et permet de transporter une partie importante des déchets du canton en souterrain au lieu de traverser la ville de Lausanne. Actuellement, ce même tunnel est utilisé pour extraire les matériaux excavés par le percement du tunnel du LEB. Cette situation présente un gain important en termes de mobilité urbaine ainsi que pour l'environnement.

Ainsi, nous reconnaissons le besoin et les bénéfices d'un tel projet en Suisse et dans le canton de Vaud en particulier. Nous remarquons néanmoins dans ce contexte que le champ d'application de la loi sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) n'est pas suffisamment précis. Nous estimons qu'il est important de limiter le champ d'application aux installations d'intérêt national à l'article 2 de ladite loi. A notre sens, les cantons doivent rester compétents dans les procédures administratives relatives aux installations souterraines d'intérêt régional.

### 2. Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?

Dans la mesure où les installations souterraines de transport de marchandises sont de portée nationale, il paraît évident que la mise en place d'une procédure d'approbation des plans est une bonne approche. La nécessité d'avoir une vision d'ensemble afin d'éviter les discontinuités territoriales d'une part, et le besoin élevé de coordination entre les multiples acteurs institutionnels et privés d'autre part souligne le caractère transversal de ce projet. Nous adhérons au principe d'exclure la nécessité d'obtenir des autorisations explicites des cantons sous réserve d'introduire de manière systématique une vérification des outils de planifications cantonaux ainsi que des projets relatifs à l'utilisation des sous-sols.

Dans cette optique, il nous paraît nécessaire de réviser l'article 6 de la LTSM de la manière suivante : « Art. 6, al. 4 : La désignation des corridors de planification et des installations utiles à l'exploitation du transport de marchandises souterrain se base sur les outils de planification territoriale ainsi que sur les stratégies d'utilisations des sous-sols des cantons concernés ».



Un octroi de concessions de la part des cantons nous paraît également superflu. Toutefois, nous sommes d'avis que la Confédération devrait prendre ce rôle et prévoir un article supplémentaire à la LTSM portant sur l'autorisation d'exploitation du réseau souterrain. Il nous paraît central que des dispositions précises à l'utilisation soient inscrites à la loi afin de définir les exigences relatives à la sécurité des installations et de son personnel exploitant ainsi qu'à la protection de l'environnement. De plus, un tel article permettrait également d'assurer des conditions égalitaires pour l'obtention du droit d'exploiter ce réseau, évitant par la même occasion de créer une situation de monopole.

A titre d'exemple, cet article devrait être formulé similairement aux articles 8d et suivants, ainsi qu'à l'article 9a de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

**3. Etes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1) ?**

En principe le Canton de Vaud est d'accord avec les objectifs du projet de loi. La procédure prévue est semblable à ce qui se fait d'ores et déjà en matière de chemin de fer. Les procédures d'approbation des plans par une autorité fédérale ont montré leur efficacité pour la réalisation de projets d'importance nationale.

Nous trouvons judicieux que la Confédération n'appuie pas ce projet financièrement et se concentre sur la mise à profit d'un cadre légal. Néanmoins, nous sommes d'avis que la loi devrait contraindre CST à présenter plus de garanties financières. Il est important de prendre les mesures nécessaires afin qu'un soutien des autorités, et par conséquent de la collectivité, soit exclu dans le cas où la société propriétaire devait rencontrer des difficultés financières conduisant à l'arrêt de l'exploitation du réseau ou à son démantèlement.

Ainsi, nous pensons qu'il serait approprié d'ajouter des dispositions supplémentaires aux articles 10, alinéa 6, lettre b et 25 alinéa 2 de la LTSM. Nous proposons donc les modifications suivantes : « Art.10, al.6, let. b : Lorsque l'entreprise dispose d'une capacité financière suffisante pour la mise en place, le maintien et le démantèlement potentiel des installations » ; « Art. 25, al. 2 : L'entreprise doit soumettre des garanties financières relatives au démantèlement auprès de l'OFT, ces dernières sont proportionnelles au montant prévu pour la mise en place du réseau ».

**4. Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1) ? Plus particulièrement :**

**a. Etes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?**

La loi fédérale en consultation est formulée de manière générale et n'a ainsi pas été conçue pour l'entreprise CST. Nous sommes d'avis que cette approche est correcte et donne davantage de chances à la réalisation d'un projet d'une telle envergure. De plus, nous soulignons que cette loi permettra d'éviter la multiplicité des réseaux souterrains de marchandises et apportera ainsi une plus grande cohérence en termes de planification territoriale à l'échelle nationale et régionale.

Comme mentionné à la question 2, nous déplorons le manque de dispositions relatives à l'exploitation du réseau. Par conséquent, la liberté de concurrence semble limitée. À la lecture du rapport explicatif à la LTSM, il nous semble que seule l'entreprise propriétaire de l'infrastructure sera en mesure d'assurer les transports de marchandises. Ceci est contradictoire avec le modèle de gestion expliqué à la page 15 du même document. En effet, le modèle prévu par CST sera composé en deux entités distinctes : un gestionnaire d'infrastructure et un exploitant. Ce modèle est similaire à celui prévu dans la LCdF et nous paraît ainsi adéquat.

De notre point de vue, il est favorable de soutenir la concurrence à l'exploitation du réseau et de donner la possibilité à différentes entreprises de se positionner sur le marché du transport souterrain de marchandises. Comme mentionné à la question 2 également, un article supplémentaire relatif à l'octroi de concessions d'exploitation devrait être ajouté à la présente loi pour couvrir ce manque.

**b. Etes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?**

La définition des corridors de planification à l'échelle nationale ainsi que celle des périmètres d'emplacement des installations en surface sont, dans le cadre du plan sectoriel, du ressort de la Confédération. Néanmoins, comme mentionné à la question 3, il est crucial que les outils de planification ainsi que les projets relatifs à l'utilisation des sous-sols soient systématiquement pris en considération par les autorités nationales dans la définition de ces installations.

Les enjeux autour du sous-sol géologique sont élevés car l'exploitation de ses ressources naturelles répond à différents besoins fondamentaux de la société. Les dispositions inscrites dans cette loi menacent l'accomplissement de tâches régaliennes telles que la protection des eaux souterraines, l'approvisionnement en matière première, voire l'approvisionnement énergétique. Des conflits sont d'ores et déjà prévisibles entre les différents usages du sous-sol, mais également avec l'aménagement de la surface. Ainsi, nous demandons que l'article 6 de la loi sur le transport de marchandises en souterrain soit reformulé en y ajoutant un quatrième alinéa comme indiqué à la question 2.

Nous sommes d'accord que le tracé souterrain final ainsi que de l'emplacement exact des installations en surface doit rester du ressort des cantons. Il est également important dans ce cadre, que les cantons disposent de latitude suffisante afin de pouvoir positionner ces installations selon les développements de l'infrastructure et du territoire ainsi que les intérêts relatifs aux ressources du sous-sol.

Nous souhaitons attirer votre attention que l'article 6 de la LTSM omet de mentionner les installations en surface. Cette inexactitude crée une certaine confusion étant donné que les installations en surface font partie du champ d'application de ladite loi (art. 2, LTSM).

**c. Etes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons / des communes ?**

Il est en principe judicieux de laisser ces prérogatives au ressort des cantons et des communes concernées car le réseau de transport local est régulé à l'échelle régionale.

Nous pensons toutefois que les installations en surface, directement nécessaires au fonctionnement du transport de marchandises en souterrain en marge du périmètre prévu par le plan sectoriel telles que les voies de raccordements aux hubs, devraient également faire partie intégrante de la procédure d'approbation des plans.

**d. Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement ?**

Nous estimons que le projet de loi doit contraindre davantage l'entreprise propriétaire à réserver des garanties financières. Les conséquences financières d'un démantèlement de ce type d'infrastructures représenteraient une charge élevée. En l'absence d'assurance, il incomberait à la collectivité de payer pour le démantèlement des installations et pour des difficultés financières du gestionnaire d'infrastructure.

Dans cette optique, nous estimons que l'article 10, al. 6, let. b ainsi que l'article 25, al. 2 doivent être révisés conformément aux exemples mentionnés à la question 3. Dans ce registre, nous estimons qu'une règle de calcul devrait être définie afin de déterminer un montant minimal que l'entreprise serait contrainte de garantir lors de l'ouverture de la procédure d'approbation des plans.

**5. Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?**

**a. Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?**

L'article 34 de la LTSM présente les dispositions relatives au traitement des données d'utilisation du réseau et contraint ainsi l'entreprise à mettre ces dernières à disposition de l'OFT. Nous estimons que cette mesure va dans le bon sens, la transparence permettant une meilleure compréhension des enjeux et la mise en place d'améliorations continues. Nous sommes d'avis que ces données devraient aussi être partagées avec les administrations cantonales, à minima pour les tracés concernés.

**b. A votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?**

De manière générale, nous regrettons le manque de détails techniques relatifs à l'exploitation du réseau souterrain. Nous relevons que le projet concerne principalement des chargements de marchandises palettisées ainsi que des paquets sur convoyeurs. Néanmoins, il apparaît que plusieurs éléments techniques ne sont pas finalisés. Nous ne disposons d'aucune précision sur le type de marchandises prévues d'être transportées dans les tunnels, sur leur caractéristiques (poids, dimensions ou type d'emballage), ni sur les véhicules nécessaires pour effectuer ce transport. Par conséquent, la présente loi ne contient aucune disposition relative à la sécurité et à l'entretien du réseau, comme prévu aux articles 17 et suivants de la LCdF. Il également

important de prévoir des dispositions adaptées aux risques en ce qui concerne le personnel, la formation, le matériel et l'équipement afin de pouvoir faire face à des événements qui se produiraient dans ces installations. Par ailleurs, nous soulignons que les exploitants d'installations de transport souterraines devront être soumis aux dispositions cantonales et communales sur l'assurance obligatoire.

Nous déplorons également l'absence d'un échéancier prévisionnel des étapes de mise en place du réseau. Le plan sectoriel a pour vocation de lier les autorités cantonales et fédérales. Il est nécessaire pour notre administration d'obtenir davantage de détails sur les attentes auprès des cantons (revue du plan directeur cantonal, consultation des communes, etc...) afin d'identifier la charge de travail à venir. A l'heure actuelle, le projet ne donne aucune indication sur les étapes de construction du réseau au-delà du premier tronçon « test » entre Zurich et Härkingen.

Il est souhaité, d'entente avec le Canton de Genève, que les opportunités de développements sur l'arc lémanique soient étudiées le plus rapidement possible afin de nous positionner sur les prochaines étapes.

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

Zug, 2. Juli 2019 sa

### **Stellungnahme zu**

- 1. Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**
- 2. Erarbeitung des Sachplans Verkehr – Teil unterirdischer Gütertransport; Konsultation im Rahmen der Zusammenarbeit nach Art. 18 Raumplanungsverordnung (RPV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. bzw. 5. April 2019 haben Sie bzw. das UVEK die Kantone zur Vernehmlassung betreffend das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) sowie zur Erarbeitung des Sachplans Verkehr – Teil unterirdischer Gütertransport; Konsultation im Rahmen der Zusammenarbeit nach Art. 18 Raumplanungsverordnung (RPV) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Im Grundsatz sind wir mit der Stossrichtung des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport einverstanden. Der Kanton Zug ist weder in der vorgesehenen ersten Etappe noch im gegenwärtig angedachten Vollausbau vom unterirdischen Güterkonzept direkt betroffen. Aus kantonaler Sicht ist langfristig betrachtet ein späterer Anschluss der Region Zug als Seitenast ab den Hubs Zürich oder Luzern denkbar. Wir stellen folgenden **Antrag**:

Das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport sowie die Erarbeitung des Sachplans Verkehr – Teil unterirdischer Gütertransport seien unter Berücksichtigung der Argumentation sowie der Anträge der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) vom 14. Juni 2019 anzupassen.

**Begründung:**

Wir begrüßen grundsätzlich das Konzept Cargo Sous Terrain (CST) sowie die offene Haltung gegenüber privaten Investoren. Die öffentliche Hand soll sich im Wesentlichen auf die raum- und umweltrelevanten Aspekte mit Eckwerten resp. Vorgaben (Rückbaupflicht etc.) konzentrieren. Selbstredend sollen solche staatlichen Vorgaben die private Initiative nicht zu stark eingengen. Wir unterstützen ausserdem die koordinierende Federführung durch den Bund, um einem solchen kantonsübergreifenden Projekt den nötigen Schwung zu verleihen. Im Übrigen verweisen wir in Bezug auf die Argumentation sowie die Anträge auf die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) vom 14. Juni 2019.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss  
Landammann



Tobias Moser  
Landschreiber

**Beilage:**

- Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) vom 14. Juni 2019

**Kopie mit Beilage an:**

- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)
- [sachplan.verkehr@bav.admin.ch](mailto:sachplan.verkehr@bav.admin.ch)
- Zuger Bundesparlamentarier
- Volkswirtschaftsdirektion ([info.vds@zg.ch](mailto:info.vds@zg.ch))
- Baudirektion ([info.bds@zg.ch](mailto:info.bds@zg.ch))
- Tiefbauamt ([info.tba@zg.ch](mailto:info.tba@zg.ch))
- Amt für Raum und Verkehr ([info.arv@zg.ch](mailto:info.arv@zg.ch))



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

<b>GS / UVEK</b>
- 3. JULI 2019
Nr.

26. Juni 2019 (RRB Nr. 616/2019)

**Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport,  
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

**Allgemeine Einschätzung**

Die Initiative der privaten Trägerschaft, einen neuen Verkehrsträger zur Aufnahme eines Teils des Güterverkehrs zu schaffen, begrüssen wir grundsätzlich. Der Ansatz, in der dritten Dimension ohne zusätzlichen Flächenverbrauch, Güter direkt in urbane Räume und damit in die Nähe der Endverbraucherinnen und Endverbraucher zu transportieren, erscheint uns richtig und zukunftsweisend. Aufgrund der erheblichen räumlichen Auswirkungen des vorgeschlagenen Systems, insbesondere im Umfeld der Zugangspunkte, und der wechselseitigen Abhängigkeiten mit den bestehenden Verkehrssystemen von Schiene und Strasse ist jedoch eine sorgfältige Einbettung in die bestehenden räumlichen Strukturen unabdingbar.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass dieses neue Verkehrsmittel für gewisse Transportgüter wie z. B. Aushubtransporte wenig geeignet ist. Auch ist der Kanton Zürich bestrebt, längere Transportdistanzen für Aushub zu vermeiden. Für grössere Aushubmengen erachten wir heute wie auch zukünftig den Transport per Bahn als wesensgerecht.

Die von der Trägerschaft vorgesehenen Zugangspunkte (sogenannte Hubs) liegen in verschiedenen Kantonen und sind daher über ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene zu beurteilen. Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz bildet die dazu



notwendige gesetzliche Grundlage. Die zwingend erforderliche räumliche Abstimmung der Standorte ist zudem über einen entsprechenden Sachplan des Bundes sowie über detaillierte Standortfestlegungen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen sicherzustellen.

### **Anforderungen an die weitere Planung**

Es liegt ein erster Entwurf des Sachplans unterirdischer Gütertransport (SUG) vor. Noch fehlen aber die von der privaten Trägerschaft zu erstellenden Planungsgrundlagen, die für eine Beurteilung der Standorte unabdingbar sind. Dabei ist u. a. folgenden Anforderungen Rechnung zu tragen:

- Das System muss offen sein und allen Kundinnen und Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren, wobei noch zu präzisieren ist, was darunter zu verstehen ist.
- Die geplanten Anlagen sind über ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene zu beurteilen.
- Die Zugangspunkte sollen wenn immer möglich in bereits bestehenden Industrie- und Logistikgebieten angeordnet werden.
- Die für die Standortfestlegung der Zugangspunkte erforderlichen planerischen Grundlagenarbeiten sind durch das Unternehmen CST vorzunehmen und in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen und kommunalen Fachstellen zu verifizieren.
- Für die Standorte der Zugangspunkte sind mehrere Varianten zu erarbeiten, sodass eine echte Auswahl möglich ist. Die definitive Standortwahl ist nach fachlichen Kriterien vorzunehmen; die verworfenen Standorte sowie das Verfahren der Standortwahl insgesamt sind nachvollziehbar zu dokumentieren.
- Der unterirdische Transporttunnel und die nachgelagerte Feinverteilung sind eng miteinander verknüpft und müssen ganzheitlich betrachtet werden. Deshalb ist die rasche Erarbeitung eines umfassenden und auf das Betriebskonzept des Tunnels abgestimmtes City-Logistikkonzeptes unerlässlich. Dabei sind die verkehrlichen Auswirkungen an den Hub-Standorten aufzuzeigen.

### **Fragenkatalog**

Zu den im Fragenkatalog aufgeworfenen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

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

Mit dem stetigen Bevölkerungswachstum nimmt der Verkehr sowohl im Personen- als auch im Gütertransport laufend zu. Der häusliche Umgang mit Boden und die durch die Raumplanung geforderte innere Verdichtung führen dazu, dass die Verkehrsfläche gesamthaft kaum mehr wachsen kann und effizienter genutzt werden muss. Um die Entsorgung und die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern vor allem im urbanen Raum langfristig sicherzustellen, stellt das Ausweichen in die dritte Dimension nach oben oder unter den Boden einen denkbaren Weg dar. Aus dieser Sicht könnte ein System für den unterirdischen Gütertransport längerfristig eine sinnvolle Lösung darstellen. Allerdings muss eine derartige Tunnellösung zwingend mit einer effizienten und nachhaltigen Feinverteilung



(City-Logistik) kombiniert werden. Die Konzeption einer solchen geht aus den Vernehmlassungsunterlagen nicht schlüssig hervor. Es ist zudem zu beachten, dass sich das Transportsystem nicht für alle Transportgüter eignet und daher das bestehende System Bahn/Strasse nur ergänzen kann.

*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?*

Grundsätzlich begrüssen wir, dass für ein derartiges nationales Bauvorhaben ein einheitliches und koordiniertes Verfahren angestrebt wird. Allerdings muss das Projekt sorgfältig mit der kantonalen Raumplanung abgestimmt werden, weshalb ein frühzeitiger Einbezug der Kantone bei der Suche und Festlegung von geeigneten Hub-Standorten unerlässlich ist.

*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)?*

Grundsätzlich sind wir mit den Zielsetzungen einverstanden, wenn die wichtige Abstimmung zwischen den Kantonen gewährleistet ist und an die bewährten Verfahren für Sach- und Raumplanung angeknüpft wird.

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

*a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Es erscheint uns äusserst wichtig, dass dieses Gesetz nicht auf ein spezifisches Unternehmen ausgerichtet ist, sondern dass es auch für systemkompatible Erweiterungen anderer Unternehmen geöffnet ist. Wichtig ist der Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs zu allen angebotenen Dienstleistungen und die Vermeidung von Doppelspurigkeiten, wobei der Begriff «diskriminierungsfrei» und dessen Umsetzung noch genauer zu definieren sind.

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

Besonders für die Suche und Festlegung geeigneter Hub-Standorte müssen die betroffenen Kantone frühzeitig in den Prozess eingebunden werden.

*c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Dies erachten wir als zwingende Notwendigkeit.

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

Ein rein privat finanziertes Projekt dieser Grössenordnung birgt grosse langfristige unternehmerische Risiken, die bei einem Fehlschlag keine finanziellen Folgen für die Allgemeinheit haben dürfen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Sicherheiten zur Finanzierung eines allfälligen Rückbaus nicht so hoch sein müssen, dass sie sich derart negativ



auf die Wirtschaftlichkeit auswirken, dass das Vorhaben bereits im Rahmen der Projektierung aufgegeben werden muss. Allenfalls kann auch der Nachweis für eine sinnvolle und nachhaltige Umnutzung der Anlagen genügen.

*5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

*a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Für den Kanton Zürich ist die Standortfestlegung insbesondere wegen der grossen Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz im urbanen Raum von grösster Bedeutung. Es ist daher ein entsprechender Machbarkeitsnachweis im Rahmen eines Verkehrsgutachtens für jeden einzelnen Standort zu verlangen.

Unter Ziff. 6.6 werden zwar die Auswirkungen auf archäologische Fundstätten und Denkmalschutzobjekte aufgegriffen. Wichtig erscheint uns – nicht zuletzt aus entsprechenden Erfahrungen mit der SBB AG –, dass die Kosten für allfällige Schutzmassnahmen (Erhaltungsmassnahmen oder archäologische Rettungsgrabungen) der CST überbunden werden.

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

Das Thema City-Logistik mit allfälligen Auswirkungen der Hubs auf das übergeordnete Verkehrsnetz sowie allfälligen Regelungen zur wichtigen Sendungsbündelung im urbanen Raum wurde zu wenig berücksichtigt. Derzeit fehlen konkrete und wirksame Ansätze.

Soweit es um Gebäude im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten diese den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterstehen, dies im Unterschied zur SBB AG und dem für sie geltenden Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SR 742.31).

Cargo sous terrain ist ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt. Die Unterstellung unter die Versicherungspflicht ist als logische Konsequenz zu betrachten. Als Folge davon würden auch die Vorschriften sowohl bezüglich des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten.

Ein weiterer Punkt betrifft die Zuständigkeit der Wehrdienste. Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepassten Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrenvorsorge zu betreiben. Die Eisenbahngesetzgebung sieht deshalb vor, dass Bahninfrastrukturbetreiber Vorhalteleistungen von Wehrdiensten für Einsätze auf Eisenbahnanlagen erbringen und sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen. Eine entsprechende Verpflichtung der Betreiber von Cargo sous terrain zu Vorhalteleistungen und Beteiligung an den Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen sollte auch in das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport aufgenommen werden.

Sowohl bezüglich Gebäudeversicherung als auch bezüglich Wehrdienste sind geeignete Lösungen zu finden, die dem Netzcharakter der Anlage und damit dem Umstand, dass die Anlage mehrere Zuständigkeitsbereiche durchfährt, Rechnung tragen.

Schliesslich ist aufzuzeigen, welche finanziellen und personellen Folgen der Vorlage für die Kantone entstehen.

Abschliessend gehen wir davon aus, dass nach einer Überarbeitung des Gesetzesentwurfs im Sinne der vorstehenden Ausführungen das Gesetz rasch der parlamentarischen Beratung zugeführt werden kann, damit die laufenden Planungsarbeiten für eine zukunfts-trächtige Lösung nicht blockiert werden.

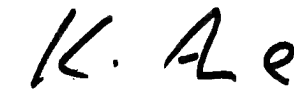
Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

  
Carmen Walker Späh

Die Staatsschreiberin:

  
Dr. Kathrin Arioli





Kanton Zürich  
**Staatskanzlei**  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

**EINSCHREIBEN**

Falls refüsiert oder nicht  
abgeholt, als taxpflichtige  
B-Post zurücksenden!

Eidgenössisches Departement für Umwe  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
3003 Bern

**02.07.19**

CH - 8090  
Zürich  
2090054  
30002033



**5.30**  
R Suisse

**DIE POST**

**R**  
DIE POST   
LA POSTE  
LA POSTA

8090 Zürich



98.42.115762.03082773

Recommandé Suisse



**2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale**

Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD	Postfach 119 3000 Bern 6 <a href="mailto:mail@bdp.info">mail@bdp.info</a>
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@cvp.ch">info@cvp.ch</a>
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow	Frau Linda Hofmann St. Antonistrasse 9 6060 Sarnen <a href="mailto:ch.schaeli@gmx.net">ch.schaeli@gmx.net</a>
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis CSPO	Geschäftsstelle Postfach 132 3930 Visp <a href="mailto:info@cspo.ch">info@cspo.ch</a>
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägeligasse 9 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:vernehmlassungen@evppev.ch">vernehmlassungen@evppev.ch</a>
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@fdp.ch">info@fdp.ch</a>
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern <a href="mailto:gruene@gruene.ch">gruene@gruene.ch</a>
Grünliberale Partei glp Parti vert'libéral pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern <a href="mailto:schweiz@grunliberale.ch">schweiz@grunliberale.ch</a>
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano <a href="mailto:lorenzo.quadri@mattino.ch">lorenzo.quadri@mattino.ch</a>

Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	Rue Camille-Martin 1203 Genève <a href="mailto:info@mcge.ch">info@mcge.ch</a>
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Rotwandstrasse 65 8004 Zürich <a href="mailto:pdaz@pda.ch">pdaz@pda.ch</a>
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern <a href="mailto:gs@svp.ch">gs@svp.ch</a>
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:verena.loembe@spschweiz.ch">verena.loembe@spschweiz.ch</a>

Geht per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

27.6.2019

**Vernehmlassung: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme in obgenannter Vernehmlassung.

**Die BDP steht dem Projekt Cargo sous terrain positiv gegenüber. Unter folgenden Bedingungen kann die BDP dem innovativen Projekt zur Eindämmung des Gütertransportverkehrs auf den Strassen und in den Innenstädten auch zustimmen: Der Bund beteiligt sich finanziell nicht am Projekt, macht dafür aber stärkere Vorgaben an das Projekt wie auch an die Kantone. Zudem muss die Zustimmung aller betroffenen Kantone vorhanden sein, und die City-Feinverteilung bedarf einer besseren Planung.**

Das Projekt Cargo sous terrain strebt die Verlegung eines Grossteils des Gütertransportverkehrs in der Schweiz auf ein unterirdisches Tunnelsystem an. Das System verfügt über viele sogenannte Hubs, welche als Zugangspunkte zum Tunnel dienen, und auch über ein Verteilsystem in den Innenstädten.

Das Projekt wird insgesamt als überaus positiv beurteilt. Folgende Aspekte verleihen dem Projekt Attraktivität:

- Es ist ein rein privatwirtschaftlich finanziertes Projekt. Der Bund beteiligt sich finanziell nicht.
- Es ist anzunehmen, dass der Verkehr auf der Strasse und der Schiene – demzufolge auch der Gütertransportverkehr – in den nächsten Jahrzehnten nochmals stark zunehmen wird. Das Projekt Cargo sous terrain soll die Strassen vom Gütertransport stark entlasten und als Ergänzung zum bereits bestehenden Gütertransportsystem auf den Schienen dienen.
- Das neue unterirdische System transportiert in erster Linie Güter innerhalb der Schweiz. Und im Gegensatz zum Transport auf Schienen eignet sich das neue System auch zum Transport kleinerer Gütermengen.
- Es ist ein ganzheitliches Transportsystem: Das System Cargo sous terrain stoppt nicht vor den Städten, die Feinverteilung der Güter in den Innenstädten wird von Cargo sous terrain ebenfalls gewährleistet. Bei den sogenannten Zugangspunkten sind Lager wie auch Umschlagsanlagen vorgesehen.
- Das System funktioniert automatisch (u.a. mit selbstfahrenden Fahrzeugen), zudem wird sichergestellt, dass es diskriminierungsfrei für alle zugänglich sein wird.

- Die mit Cargo sous terrain angestrebte Entlastung des oberirdischen Gütertransportes – vor allem auf der Strasse – soll einen grossen Beitrag an die Reduktion der Umweltbelastung leisten. Nicht nur Lärm, sondern auch der CO2-Ausstoss soll massiv reduziert werden.
- Auch wird oberirdisch nicht noch mehr Land verbaut, die oberirdischen Anlagen sollen, wenn immer möglich, an bestehenden Logistikpunkten gebaut werden.
- Das System ist effizient: Durch das automatische Funktionieren des Systems braucht es keine grossen Lager, kein Sortieren der Waren und die Transportfahrzeuge für die City-Feinverteilung können der Grösse und der Menge der Güter angepasst werden.

Das Projekt wird unter folgenden Voraussetzungen unterstützt:

- Das Aktionariat muss mehrheitlich aus Schweizer Firmen bestehen.
- Das Projekt Cargo sous terrain bleibt ein privates. Es wird gesetzlich festgehalten, dass der Bund sich finanziell nicht beteiligt.
- Alle betroffenen Kantone müssen das Projekt unterstützen. Ansonsten ist jegliche Unterstützung von welcher Seite auch immer obsolet.
- Unabdingbar ist, dass der Bund die Rahmenbedingungen für das Projekt klarer definiert. Den Kantonen müssen einheitliche und stärkere Vorgaben gemacht werden. Richt- und Sachplan müssen durch den Bund besser koordiniert werden.
- Cargo sous terrain muss verpflichtet werden, zur City-Feinverteilung eine genauere Planung vorzulegen.
- Cargo sous terrain funktioniert automatisch. Damit dies möglich ist, müssen Unternehmen viele Daten preisgeben. Cargo sous terrain muss deshalb verpflichtet werden, die Datensicherheit zu gewährleisten.
- Das Tunnelsystem darf nicht nur mit der Strasse verbunden sein, sondern muss auch mit dem oberirdischen Schienennetz verknüpft sein.

Wir danken für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Landolt  
Parteipräsident BDP Schweiz



Rosmarie Quadranti  
Fraktionspräsidentin BDP Schweiz



CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2019

## **Vernehmlassung: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Ein effizientes Verkehrssystem trägt zur hohen Standortattraktivität der Schweiz und zur Lebensqualität bei. Die CVP will ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz. Sie propagiert nachhaltige Lösungen und setzt auf verlässliche Verbindungen, umweltschonende Technologien, sparsamen Energieeinsatz und Sicherheit für alle. Die CVP macht sich stark für die freie Wahl des Verkehrsmittels: Strasse und Schiene sind komplementär. Jedes Transportmittel ist gemäss seinen Vorteilen einzusetzen.

Verkehrsengpässe müssen entschärft werden, dazu braucht es weitere Ausbauten der Infrastruktur von Schiene und Strasse. Deshalb hat sich die CVP für den strategischen Bahn-Ausbauschritt 2035, sowie für die Ausbauschritte der National- und Agglomerationsstrassen eingesetzt.

Die Verkehrsprognosen sagen ein anhaltendes Verkehrswachstum auf Schiene und Strasse voraus. Auch wird erwartet, dass die auf Schiene und Strasse transportierten Gütermengen steigen werden. Aufgrund des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur werden im Güterverkehr immer neue Wege gesucht, um Waren effizienter zu transportieren. Der CVP unterstützt Innovationen für eine wettbewerbsfähige Schweiz. Der Bund soll diese unterstützen, soll aber nur bedingt in den Güterverkehrsmarkt eingreifen. In erster Linie ist es Aufgabe des Bundes, für günstige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs zu sorgen, damit ein möglichst eigenwirtschaftliches Angebot erbracht werden kann.

Cargo sous terrain ist ein innovatives Projekt. Die CVP unterstützt das Ziel der Vorlage, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport zu schaffen.

Die CVP begrüsst auch grundsätzlich das Projekt Cargo sous terrain. Idealerweise darf erwartet werden, dass der Hauptnutzen von Cargo sous terrain eine spürbare Entlastung des Strassenverkehrs vom Güterverkehr ist.

Der Bundesrat hat mit seiner Vernehmlassungsvorlage die richtigen Fragen aufgeworfen und auch das richtige Vorgehen gewählt. Die CVP kann die in Kapitel 1.4.3 formulierten Bedingungen unterstützen. Die CVP begrüsst, dass für das Projekt eine finanzielle Unterstützung von Seiten Bund nicht vorgesehen ist und auch vom Bundesrat ausgeschlossen wird. Wir unterstützen, dass mit dem vorgeschlagenen Bundesgesetz die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung eines unterirdischen Gütertransports geschaffen werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister  
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio  
Generalsekretärin CVP Schweiz

## Beantwortung der gestellten Fragen

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

Ja, wir sehen einen Bedarf bei der Verlagerung des Gütertransports weg von der Strasse auf einerseits die Schiene und andererseits innovative Projekte.

### 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?

Es ist begrüssenswert, dass der Bundesrat in diesem Fall einen Vorschlag ausgearbeitet hat, um das Plangenehmigungsverfahren zu vereinfachen.

### 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)?

Wir sind insbesondere einverstanden mit den Bedingungen des Bundesrates in Kapitel 4.1.3. Der Bund soll sich finanziell nicht an CST beteiligen. Auch soll kein Präjudiz für eine spätere Beteiligung geschaffen werden.

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

#### a) Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Der Bundesrat hat mit der Vernehmlassungsvorlage einen sehr guten Weg gewählt, um die Akzeptanz von CST zu klären. Wir sind unter den oben genannten Bedingungen damit einverstanden.

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

Das Vorgehen mit Planungsräumen ist richtig.

#### c) Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Diese Aufgabenteilung ist richtig. Die Kantone und Gemeinden müssen insbesondere zahlreiche Fragen der City-Logistik und der Verkehrsströme zu den Hubs klären und z.B. in ihre Agglomerationsprogramme integrieren.

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

Ja. Das finanzielle Risiko dieses Projektes ist relativ hoch.

### 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

#### a) Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

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

Nein.

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication

Berne, 21.06.2019 / nb  
VL CST

Par e-mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

## Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises Prise de position de PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

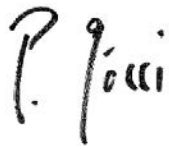
PLR.Les Libéraux-Radicaux soutient cette proposition de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises. De 2010 à 2030, le Conseil fédéral prévoit une hausse de 25% du tonnage de marchandises transportées par rail et par route. Sachant cela, le PLR ne peut que saluer les efforts d'acteurs privés visant à anticiper cette évolution. Il est judicieux que la Confédération ne participe pas financièrement au projet Cargo Sous Terrain (CST). Aucune défaillance du marché de transport des marchandises ne pourrait justifier une participation financière de la Confédération. Elle doit toutefois veiller à ce que les conditions-cadres soient favorables au développement durable du transport de marchandises. Il est donc juste que le Conseil fédéral réponde aux sollicitudes du groupe CST et propose une procédure uniforme d'approbation des plans pour le transport souterrain de marchandises au niveau fédéral. De cette manière un développement coordonné sera garanti.

La logistique « du dernier kilomètre », dans les agglomérations, constituera toujours un défi, même si CST voit le jour. Il est positif que CST se montre attentif à cet élément et envisage aussi des modèles alternatifs de distribution urbaine fine, en exploitant les synergies existantes. Les efforts visant à réduire le trafic en ville sont à saluer. Cet aspect sera déterminant : en effet, rien ne sert d'augmenter les capacités et l'efficacité du transport entre les centres urbains si des solutions ne sont pas trouvées concernant la problématique du dernier kilomètre.

S'il devait se réaliser, le projet CST aurait un impact positif sur le bilan écologique de la Suisse. Selon les prévisions, les clients de CST proviendraient en effet à 90% de la route (contre 10% pour le rail). Il convient également de souligner les conséquences positives d'un tel projet en termes de consommation réduite de terrains en surface. Ces éléments constituent un atout du projet CST.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux  
La Présidente

Handwritten signature of Petra Gössi in black ink.

Petra Gössi  
Conseillère nationale

Le Secrétaire général

Handwritten signature of Samuel Lanz in black ink.

Samuel Lanz

**Annexes**

-

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

Per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

28. Juni 2019

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

## **Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

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

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

Zum Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

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

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

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

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

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

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

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

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

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

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

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

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja.

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

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

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

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

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

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

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

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

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

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

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

In Bezug auf CST sind etwa folgende Fragen zu erörtern:

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

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



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

Mit freundlichen Grüßen

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

Jürg Grossen  
Parteipräsident

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

Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



T +41 31 326 66 04  
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

5. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (Cargo sous terrain) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN begrüssen grundsätzlich die Idee von Cargo sous terrain (CST). CST ist eine Chance für den energieeffizienten und ressourcenschonenden Güterverkehr. CST sieht vor, eine unterirdische, nationale und regionale Zentren verbindende Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Der Platzbedarf an der Oberfläche verringert sich, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung der Güter, die Feinverteilung effizienter zu organisieren und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung ist aus Sicht der GRÜNEN ein positiver Innovationsschritt im Güterverkehr. Die noch zu erarbeitenden Lösungen für die City-Logistik können zudem auch in Städten und Agglomerationen von Nutzen sein, die nicht an das CST-Netz angeschlossen sind.

Damit die Chancen wahrgenommen werden, müssen das neue Bundesgesetz und die Ausführungsbestimmungen klare Vorgaben hinsichtlich Umweltschutz beinhalten. Die GRÜNEN sehen vor allem in zwei Bereichen Handlungsbedarf:

- Die Umweltbilanz von CST hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab, mit welchem das System betrieben wird. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen sicherstellen, dass das ganze System ausschliesslich mit Ökostrom betrieben wird. Dieser Strom muss nachweislich aus erneuerbaren Energiequellen stammen (Zertifizierung).
- Aus Sicht der GRÜNEN ist zudem das City-Logistik-Konzept deutlich besser auszuarbeiten. CST verspricht, durch die Bündelung der Güter und die Auslieferung in Elektrotransportern die City Logistik zu verbessern. Dies soll zu einer Verringerung der Fahrten und zu einer insgesamt besseren Ökobilanz führen. Dieses Ziel begrüssen die GRÜNEN. Jedoch besteht auch hier das Problem, dass nötige Garantien fehlen, da das Konzept weder genügend ausgereift noch bindend ist.

Die GRÜNEN unterstützen ferner eine bundesrechtliche Regelung. Eine solche ist sachgerecht, da CST ein nationales Verkehrsnetz voraussetzt und Sachplanung und Plangenehmigungsverfahren folglich auf Ebene Bund anzusiedeln sind. Die GRÜNEN unterstützen in diesem Zusammenhang, den Sachplan CST in den Sachplan Verkehr zu integrieren. Einverstanden sind die GRÜNEN zudem auch mit der Arbeitsteilung, wonach die Kantone für die konkrete Festlegung der Anlagen sowie die unterirdische Linienführung und die Verkehrserschliessung zuständig sind.

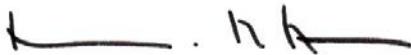
Wird eine derart grosse Infrastruktur wie CST erstellt, so muss auch der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist hochgradig ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu bauen, und diese im Fall eines Konkurses still zu legen oder zurück zu bauen. Die GRÜNEN fordern aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht, sondern einen Weiterbetrieb durch den Bund oder ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen ermöglichen würde. Allenfalls wäre zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht der Infrastruktur zukommen würde, falls CST den Betrieb einstellen und die Anlage veräussern würde.

Den GRÜNEN fehlt schliesslich eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung von einem steten Wachstum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern.

Vor diesem Hintergrund sind die GRÜNEN klar der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise die Erhöhung der LSVA.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz  
Präsidentin



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi  
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Theaterplatz 4, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / [www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 5. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

### **1. Grundsätzliche Bemerkungen**

- **Grundsätzlich begrüßen wir die Schaffung eines neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport.** Es ist sehr zu begrüßen, über neue Wege des Gütertransports nachzudenken. Das mit diesem Bundesgesetz verbundene konkrete Vorhaben *Cargo sous terrain* (CST) soll nicht bereits mit dem Verzicht auf die Schaffung einer rechtlichen Grundlage in der Entstehungsphase verunmöglicht werden.
- **Wir erachten es als wichtig, im stetig wachsenden und mehrheitlich auf der Strasse abgewickelten Stückguttransport für eine Verlagerung zu sorgen – wozu CST einen Beitrag leisten kann.** CST würde nach der Inbetriebnahme des ersten Teilstücks (voraussichtlich im Jahr 2030) vor allem Güter transportieren, die sonst auf der Strasse transportiert würden. Es kommt also kaum zu einem direkten Wettbewerb mit dem Schienengüterverkehr. Vielmehr soll damit der Güterverkehr auf der Strasse verringert werden, was wir aus umwelt- und klimatechnischen aber auch aus gesellschaftlichen Gründen sehr begrüßen.
- **An dieser Stelle möchten wir aber betonen, dass die Frage des wachsenden Güterausstausches/-verkehrs und der Vermeidung von Verkehr auch ausserhalb der Diskussion um dieses Gesetz ernsthaft angegangen werden muss.** Denn auch CST wird letztlich Verkehr an der Oberfläche verursachen und auch der Gütertransport unter der Erde kann schliesslich nicht ganz energieneutral durchgeführt werden. Die Vermeidung von Verkehr generell ist auch in Hinblick auf die Klimadiskussion besser als deren Ausbau.
- **Wir begrüßen das von CST vorgesehene umweltbewusste und verkehrsverringende City-Logistik-Konzept.** Die damit verbundene unterirdische Abwicklung des Gütertransports wäre insbesondere auch aus raumplanerischer Sicht zu begrüßen. Aber auch die von CST geplante Feinverteilung (Transport auf der letzten Meile) in den urbanen Zentren, welche heute stark unter dem Verkehrsaufkommen leiden, begrüßen wir sehr. Damit sollen neben der rechtzeitigen Versorgung mit den Waren auch die Lärmbelastung und die Abgase verringert und somit die Lebensqualität in den Städten verbessert werden. Wichtig ist hier aber, dass CST in geeigneter Form sicherstellen kann, dass dieser Transport auf der letzten Meile ökologisch und sozialverträglich stattfindet.

- **Uns scheint des Weiteren sehr wichtig, dass das Gesetz sicherstellt, dass allen Kunden eines unterirdischen Gütertransport-Systems einen Anspruch auf den diskriminierungsfreien Zugang auf die angebotenen Beförderungsdienstleistungen zusteht.** Die Anlagen sollen offene Systeme sein, die den diskriminierungsfreien Zugang sowohl für Kundinnen und Kunden als aber auch für Dienstbietende gewähren. Die Betreiberinnen der Anlagen müssen ihre Transportpflicht wahrnehmen und den Zugang für alle Interessierten in gleicher Weise ermöglichen. Falls es unterschiedliche Betreiberinnen eines unterirdischen Gütertransportsystems geben sollte, sollten deren Systeme zudem technisch kompatibel angelegt werden.

Trotz der grundlegend positiven Meinung der SP gegenüber CST und dem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, möchten wir im Folgenden einige kritische Punkte anbringen:

- **Zum einen erachten wir es als sehr wichtig, dass die Aktienmehrheit von CST aus Schweizer Firmen bestehen soll.** Dies würde die Unterstützung des Projektes durch Schweizer Unternehmen verdeutlichen und es würde das Risiko vermindert, von ausländischen Grossinvestoren als „Versuchskaninchen“ missbraucht zu werden. CST sollte also berücksichtigen, dass Arbeiten zur Erfüllung des Postulats Bischof (18.3376)<sup>1</sup> und der Motion Rieder (18.3021)<sup>2</sup> sowie zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative Badran (16.498)<sup>3</sup> aufgenommen wurden. Alle drei Vorstösse haben den Schutz strategischer Infrastrukturen vor ausländischen Übernahmen zum Gegenstand – was wir von der SP sehr begrüßen. CST soll unseres Erachtens nicht nur in der aktuell stattfindenden Planungsphase sicherstellen müssen, dass das Aktionariat mehrheitlich aus Schweizer Firmen besteht; dies soll auch für die gesamte Realisierung und Betrieb von CST gelten. Diese Garantie fehlt im aktuellen Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport und sollte auch aufgrund von Kontrollmöglichkeiten in den Entwurf aufgenommen werden.
- **Weiter scheint uns wichtig und notwendig, dass eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht ganz (und nicht bereits zu Beginn mit dem vorliegenden Gesetz) ausgeschlossen werden sollte.** Es sollte geprüft werden, ob dieses grosse Projekt der reinen Privatwirtschaft überlassen werden soll – ist es doch Teil der Grundversorgung und somit des Service Publics.
- **Als letztes möchten wir nahelegen, dass das Gesetz dahingehen ergänzt wird, dass sozialpartnerschaftlich geregelte Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeitenden sichergestellt sind** (z.B. durch die Verankerung in einem Gesamtarbeitsvertrag). Denn CST soll den gleichen Bedingungen unterliegen wie die anderen Akteure aus dem Verkehrs- und Transportangebot. Dies beinhaltet natürlich nicht nur der unterirdische Gütertransport, sondern auch der Transport auf der „letzten Meile“ (City-Logistik).

## 2. Beantwortung des Fragekatalogs

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

- **Ja, wir sehen durchaus Bedarf für den unterirdischen Gütertransport in der Schweiz gemäss dem Konzept von CST.** Durch den damit vorgesehenen deutlich geringeren Energieverbrauch für den Transport von Gütern, die heute auf der Strasse transportiert werden und damit umweltschädliche Emissionen verursachen, kann ein ressourcenschonenderes und nachhaltiges System des Gütertransports erreicht werden. Dieses umweltschonende Gütertransportsystem kann als Ergänzung und keineswegs als Konkurrenz zur Schiene betrachtet werden.
- Durch die von CST vorgesehene Bündelung und Sortierung der Güter in einer unterirdischen Transportanlage kann an der Oberfläche Platz gespart werden – grosse Logistikzentren sind

<sup>1</sup> [18.3376](#) **Postulat** Ausländische Firmenübernahmen in der Schweiz. Ist die heutige Schrankenlosigkeit noch haltbar?

<sup>2</sup> [18.3021](#) **Motion** Schutz der Schweizer Wirtschaft durch Investitionskontrollen

<sup>3</sup> [16.498](#) **Parlament. Initiative** Unterstellung der strategischen Infrastrukturen der Energiewirtschaft unter die Lex Koller

nicht mehr nötig. Zudem kann dadurch die Feinverteilung effizienter vorgenommen werden, was zu einer Reduktion der Transportfahrten in den Städten führt. Damit verbunden begrüßen wir aus umweltschutzgründen auch sehr, dass CST vorsieht, die Transportfahrten in den Städten mit elektrischen Verkehrsmitteln durchzuführen.

- CST kann als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr betrachtet werden, da neben der elektrischen Beförderung auch die automatische Sortierung im Untergrund und die gebündelte Auslieferung energieeffizient sind und somit den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken vermögen.
- Die Zustimmung der SP ist aber an die Voraussetzung gebunden, dass CST ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Zudem muss der geringere Energieverbrauch ausgewiesen werden und generell muss sichergestellt werden, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

- **Ja, die SP begrüsst die Wahl des Instruments des Plangenehmigungsverfahrens (PGV).** Um Planungssicherheit für ein so grosses Projekt, wie es CST ist, zu erlangen, ist ein einheitliches PGV auf Bundesebene notwendig. Mit einem solchen einheitlichen Verfahren kann die koordinierte Entwicklung sichergestellt werden, gelten schweizweit dieselben Bedingungen (einheitliche Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg), wird sichergestellt, dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden und es wird das öffentliche Interesse berücksichtigt (insb. die Umweltschutz- und Raumplanungsinteressen).
- Es erscheint uns zudem als sehr wichtig, dass insbesondere die Kantone und betroffenen Gemeinden frühzeitig in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte eingebunden werden – was mit einem PGV sichergestellt wird.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

- **Die SP ist mit drei der vier Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.** Wie bereits ausgeführt begrüßen wir die Wahl eines PGV und somit auch die damit verbundene Aufnahme der unterirdischen Gütertransportanlagen als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr. Ebenso begrüßen wir die Anwendung bereits bestehender rechtlicher Regelungen.
- **Hinsichtlich des dritten Ziels möchten wir ergänzen, dass wir es zwar nicht ablehnen, dass der Bund keine finanzielle Unterstützung für den Bau und Betrieb der Anlagen von CST vorsieht, diese finanziellen Beteiligung aber unseres Erachtens nicht absolut ausgeschlossen und zumindest geprüft werden sollte.** Im Falle eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens (hier aktuell CST) sollte der Betrieb weiterhin sichergestellt sein, wodurch ein Konzept nötig ist, das den weiteren Betrieb der Infrastruktur regelt. Es wäre sowohl wirtschaftlich als auch umwelttechnisch sehr ineffizient, eine solch teure Infrastruktur zu erstellen und diese im Fall eines Konkurses wieder still zu legen oder sogar zurück zu bauen. Deshalb sollte ein Szenario ausgearbeitet werden, das nicht alleinig den Rückbau einer solchen Anlage vorsieht, sondern andere Möglichkeiten ermöglicht (z.B. Weiterbetrieb durch den Bund oder durch ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen). Damit verbunden wäre auch ein Vorkaufsrecht des Bundes für die Infrastruktur zu prüfen.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

- **Ja, wir sind mit einem allgemeingültigen Gesetz einverstanden.** Da in Zukunft gegebenenfalls auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten, darf es kein Gesetz nur für CST geben. Die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs sowohl für Kunden aber auch für Dienstbietende ist uns sehr wichtig. In diesem Zusammenhang sollten die unterirdischen Systeme, falls diese von unterschiedlichen Unternehmen betrieben würden, auch technisch kompatibel sein. Der diskriminierungsfreie Anschluss an die Anlagen sollte demzufolge nicht nur gewährt werden, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, wie es in Artikel 4 Abs. 2 heisst.

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

- **Ja, die SP ist damit einverstanden.** Es ist wichtig, dass alle beteiligten Akteure mit dem Vorgehen einverstanden sind. Dies beinhaltet neben CST auch den Bund, die Kantone und die betroffenen Standortgemeinden.

##### **c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

- **Ja, wir sind damit einverstanden.**

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

- **Ja, wir finden es wichtig und nötig, dass die Genehmigungsbehörde allfällige Sicherheiten verlangen kann für einen Rückbau.** Ein allfälliger Rückbau ist insbesondere bei den oberirdischen Anlagen zu begrüssen. Da bei einem langen Tunnel ein Rückbau aber nicht immer sinnvoll ist, wäre für die unterirdischen Anlagen auch eine Verpflichtung der Eigentümer/der Betreiber denkbar, die Anlage entweder zurückzubauen oder für eine andere Nutzung herzurichten.

#### **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

##### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

###### **Artikel 9**

- Gemäss Art. 9 sind die Anlagen und Fahrzeuge nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit sowie gemäss den anerkannten Regeln der Technik zu bauen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern (Art. 9 Abs. 1). Zudem kann der Bundesrat Vorschriften über den Bau und Betrieb sowie zum Schutz der Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner und der Umwelt erlassen (Art. 9 Abs. 2).
- Die SP begrüsst die Ausführungen in Art. 9 sehr. Insbesondere finden wir es wichtig, dass der Bundesrat Vorschriften zum Schutz der Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner

und der Umwelt erlassen kann. Gemäss Angaben von CST soll deren Anlage einen geringen Energieverbrauch ausweisen und ressourcenschonend geplant und umgesetzt werden. Diese geplanten Umsetzungs- und Betriebsmassnahmen sind aber nicht bindend. **Es besteht das Risiko, dass CST nicht alle Versprechen in Bezug auf die Nachhaltigkeit und Schutz der Mitarbeitenden einhalten kann oder wird. Es sollten daher Garantien geschaffen und im Gesetz verankert werden.** Dies betrifft insbesondere folgende zwei Aspekte:

- Gemäss CST soll das gesamte System mit Ökostrom betrieben werden. Dass dieser Ökostrom nachweislich aus erneuerbaren Energiequellen stammt, sollte per Zertifizierung sichergestellt werden.
  - Auch beim City-Logistik-Konzept verspricht CST eine gute Ökobilanz. Dies soll durch die Bündelung der Güter, die Auslieferung in Elektrotransportern und somit insgesamt durch eine Verringerung der Fahrten erreicht werden. Auch hier fehlen aber die Garantien; das Konzept ist nicht bindend. Folglich sollten entsprechende Garantien und Kontrollmechanismen geschaffen werden.
- ➔ Wir würden es also sehr begrüessen, wenn von Seiten des Bundesrats entsprechende Vorschriften gemäss Art. 9 Abs. 2 erlassen werden.

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

- Wir möchten an dieser Stelle erneut betonen, dass die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur – wie es CST ist – nur der Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltige und effiziente Infrastrukturen dienen soll und dies nicht zur ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs führen soll. Denn um die Klimaziele von Paris zu erreichen (Eindämmung der globalen Klimaerwärmung und Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses), ist es unumgänglich, das Verkehrsvolumen zu verkleinern – auch dasjenige des Güterverkehrs.
- In diesem Zusammenhang möchten wir den Bund auch auffordern, Massnahmen zu treffen, welche die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene vorantreiben, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen. Dies kann beispielsweise durch eine Erhöhung der LSVA angestrebt werden.
- Zudem kann im Rahmen der Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unterirdischen Gütertransporttunnel auch über eine Pflicht zur Bündelung von Funktionen nachgedacht werden – wie zum Beispiel die Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz





Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation UVEK

E-Mail:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2019

**Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport.  
(Cargo sous terrain CST)**

**Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme.

**Die SVP stimmt dem Bundesgesetz unter dem Vorbehalt zu, dass verlässlich keine Bundesgelder für das Projekt Cargo sous terrain eingesetzt werden.**

Die Zuwanderungspolitik der Schweiz führte innert 12 Jahren zu rund einer Million mehr Menschen in diesem Land. Die Szenarien des Bundesamtes für Statistik gehen bis 2030 sogar von 9,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner aus. Wer eine solche Zuwanderung will und zu verantworten hat, muss auch bereit sein, mit den Folgen zu leben. Eine davon ist die massiv gestiegene Beanspruchung der Infrastruktur, speziell der Verkehrs-Infrastruktur.

**Bedarf ist ausgewiesen**

In den Verkehrsperspektiven 2040 wird davon ausgegangen, dass aufgrund des Marktdrucks sowohl der Schienen-, als auch der Strassengüterverkehr, zunehmen werden. Die auf der Strasse und Schiene transportierten Gütermengen in Tonnen werden im Jahr 2030 um 25 Prozent höher liegen als noch 2010. Die Unternehmen im Güterverkehrsmarkt sind gefordert, sich den Herausforderungen der nationalen

und internationalen Entwicklungen des Marktes zu stellen. Das tun sie. Es ist aus Sicht der SVP deshalb richtig, dass der Gesetzgeber beabsichtigt, möglichen Lösungen wie dem Projekt CST keine Steine in den Weg zu legen.

**Bund soll nicht in den Güterverkehrsmarkt eingreifen**

Der Bund soll sich weitgehend aus dem Logistik- und Gütertransportmarkt heraushalten. Deshalb unterstützt die SVP auch eine schrittweise Privatisierung von SBB Cargo. Insbesondere darf der Bund nicht private Marktteilnehmer zugunsten der Bahn schwächen oder mit Bundesgeldern ausbremsen. Es ist richtig, die konkrete Festlegung der Anlagen von Cargo sous terrain sowie der unterirdischen Linienführung den Standortkantonen zu überlassen.

Die SVP unterstützt die Forderung des Bundes, wonach das Aktionariat mehrheitlich aus Schweizer Geldgebern bestehen soll (Stichwort: Schutz strategischer Infrastrukturen vor ausländischen Übernahmen).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassungsantwort.

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Albert Rösti  
Nationalrat

Emanuel Waeber

**3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna**

Schweizerischer Gemeindeverband	Laupenstrasse 35 3008 Bern <a href="mailto:verband@chgemeinden.ch">verband@chgemeinden.ch</a>
Schweizerischer Städteverband	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@staedteverband.ch">info@staedteverband.ch</a>
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@sab.ch">info@sab.ch</a>



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Ost  
3003 Bern

Per E-Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 10. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1'600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen bestens.

Mit dem vorliegenden Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport soll eine neue rechtliche Grundlage geschaffen werden, um dem Anliegen nachzukommen, ein alternatives Gütertransportsystem im Untergrund zu erstellen. Das Projekt soll gemäss Bundesrat ohne Bundesgelder auskommen.

Dem ganzen Vorhaben steht der SGV im Grundsatz positiv gegenüber. Bevor jedoch ein „Cargo Sous Terrain“-System (CST) dereinst erstellt werden kann, benötigt es eindeutige rechtliche Grundlagen und eine grundsätzlich private Finanzierung; das heisst vor allem keinen neuen finanziellen Subventionstatbestand für die öffentliche Hand. Ferner sollen bei der Erarbeitung eines solchen Projekts die vom Projekt betroffenen staatlichen institutionellen Ebenen (Kantone und Gemeinden), die private Seite und auch die Bevölkerung in allen wichtigen Phasen zwingend einbezogen werden. Sei es über informelle oder über ordentliche Mitwirkungsrechte und Möglichkeiten.

### **Antwort auf die Fragen**

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

Die Verkehrslage in der Schweiz bewegt sich bereits heute in einem fragilen Zustand. Für die Zukunft werden die Herausforderungen zunehmen. CST kann hier in der Theorie einen

positiven Beitrag leisten. Voraussetzung bleibt jedoch, dass zum heutigen System ein tatsächlicher Mehrwert generiert werden kann. Die Hauptprobleme müssen jedoch ungeachtet von CST auf der Strasse und der Schiene gelöst werden. Es kann und soll sich also stets nur um ein subsidiäres System handeln. Zudem benötigt es als unerlässliche Voraussetzung die Zustimmung der Privatwirtschaft, insbesondere der Logistikbranche. Wenn diese das Projekt nicht mittragen, macht dasselbe unternehmerisch keinen Sinn. Auch ist ein klares Bekenntnis von Bundesseite vonnöten; ein solches hat der Bundesrat bis heute noch nicht abgegeben.

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?

Dieser Ansatz kann unterstützt werden. Ein solches kantonsübergreifendes Projekt benötigt ein einziges, bundesrechtliches Genehmigungsverfahren. Im Speziellen gilt es auf die ordentlichen Mitwirkungsverfahren durch Kantone und Gemeinden hinzuweisen; die sind für eine aktive und konstruktive Mitgestaltung zwingend auch über das vom Gesetz verlangte Partizipation hinaus einzubeziehen. Ausserdem ist auf die institutionell zugesicherten Einspracherechte bei der Projektierung, beim Sach- und Richtplanverfahren (Art. 3) und beim Plangenehmigungsverfahren (Art. 16 und 18) zu verweisen. Bei der Projektierung ist CST eingeladen, eine informelle Zusammenarbeit mit den direkt betroffenen Grundeigentümern und Gemeinden zu pflegen. Dies mit dem Ziel, die für die Sach- und Richtplanprozesse nötigen Grundlagen vorzulegen und ein genehmigungsfähiges Dossier für das Plangenehmigungsverfahren erstellen zu können. Diese einfache Einladung soll verschärft werden und in eine zwingende Vorgabe umformuliert werden.

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)?

Der Bund sieht vor, das Projekt CST nicht mitzufinanzieren; die gleiche Haltung ist auch von den Kantonen zu erwarten. Die Leistungen des Staates sollen über die institutionelle Unterstützung in den Rahmen der ordentlichen Planungsverfahren geleistet werden. Dieser kategorische Ausschluss für eine direkte finanzielle Beteiligung durch die beiden Staatsebenen Bund und Kantone ist aus Sicht der Gemeinden gefährlich. Solche fundamentale Grossprojekte hinterlassen stets nicht gedeckte Kosten, sei es bei der Projektierung, beim Auf- und Rückbau oder aber beim Betrieb der Anlage, welche die finanziellen Möglichkeiten des Betreibers in der Regel übersteigen. Im Weiteren kann sich CST zu einem wichtigen, strategischen Verkehrsträger mit einer gewissen Systemrelevanz entwickeln, welche sich nahe an einer öffentlichen Aufgabe bewegt. Diese wichtigen Fragen sind am Ende nicht etwa durch die Gemeindeebene zu lösen. Deshalb benötigt es einen klaren Zuspruch von allen Staatsebenen, insbesondere aber von Bundesseite. Dies bedeutet in der Regel auch eine bestimmte finanzielle Beteiligung. Die Gemeinden können und sollten nicht zum Restfinanzierer im System CST werden. Wenn schon benötigt es eine angemessene finanzielle Beteiligung aller institutionellen Ebenen (vor allem aber von Bund und Kantonen). Unbestritten bleibt dabei, dass der Hauptgeldgeber die Privatwirtschaft sein soll.

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

a. *Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Ja, ein solches drängt sich aus verschiedenen Gründen auf: Ein allgemeingültiger Erlass ist im Vergleich zu einem Spezialgesetz weit- und breitblickender. Es ist prinzipiell zu begrüßen und es ist auch zu erwarten, dass verschiedene Betreiber unterirdische Gütertransportanlagen erstellen und betreiben werden. Hier kann ein allgemeingültiger Erlass koordinierend wirken und Doppelspurigkeiten vermeiden. Darüber hinaus ist ein allgemeingültiges Gesetz Grundvoraussetzung für eine funktionierende Kompatibilität zwischen verschiedenen Anbietern beziehungsweise deren Anlagen. Die Absicht des Bundes, mit einem allgemeingültigen Gesetz den diskriminierungsfreien Zugang zu unterirdischen Beförderungsleistungen sicherzustellen, ist im Grundsatz nachvollziehbar. Ein solcher soll vorab die Nutzung der unterirdischen Transportanlagen beinhalten und nicht den Zugang zu den Hubs für die anschliessende Feinverteilung der Güter.

Aus öffentlicher Perspektive bleiben die angestrebten Verkehrsentlastungen zentral. Das heisst, dass die Lieferungen auf der letzten Meile gebündelt und effizient zugeliefert werden müssen. Zusammen mit den Kantonen sehen es die Gemeinden für unerlässlich an, die funktionierende Feinverteilung (City-Logistik) sicherzustellen, bevor die definitive Plangenehmigung erteilt werden kann.

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

Der Entwurf schlägt mit der Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vor. Dabei soll allerdings strikte die Stufengerechtigkeit gewährleistet sowie Redundanzen zwischen den Instrumenten vermieden werden.

c. *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Der vorgeschlagenen Aufgabenteilung kann grundsätzlich zugestimmt werden. So soll und kann die Verkehrserschliessung etwa nur aus lokaler und regionaler Sicht geregelt werden. Im Weiteren ist denkbar, dass ein zukünftiges Gütertransportsystem auch oberirdische Streckenabschnitte umfassen könnte. In diesem Fall sind auch dieselben durch das Plangenehmigungsverfahren zu erfassen.

Keine Erwähnung finden ferner die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen Teil der Plangenehmigung sein, so wie dies auch in Art. 10 Abs. 8 des Gesetzesentwurfs vorgesehen ist. Die Aushubentsorgung wäre ferner als Teil der räumlichen Abstimmung (Art. 5 RPV) bereits vorausgehend im Rahmen der Sach- und der Richtplanung stufengerecht zu thematisieren. Im Gesetz wird der Begriff der „Anlage“ in verschiedenen Artikeln nicht konsistent verwendet, was unterschiedliche Interpretationen zulässt. Solches bedarf Klärung und gilt es in einem neuen Gesetz ganz grundsätzlich zu vermeiden.

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

Ja, auf jeden Fall. Ein privatwirtschaftliches Projekt in dieser Grössenordnung ist mit finanzielle Risiken verbunden, die bei einem möglichen Scheitern nicht auf die öffentliche Hand beziehungsweise auf die Steuerzahler abgewälzt werden dürfen. Gemäss Art. 25 des Gesetzesentwurfs entscheidet die zuständige Behörde, inwieweit der ursprüngliche Zustand widerhergestellt wird. Es ist als unerlässlich zu betrachten, dass ein solcher Entscheid in Absprache mit den betroffenen Kantonen unter angemessenen Einbezug der betroffenen Gemeinden gefällt wird. Ausserdem muss nebst einem Rückbau auch eine kostenlose Übernahme von Anlagen oder Anlagebestandteilen durch die öffentliche Hand möglich sein. Das gilt insbesondere, wenn Tunnel nicht nur der Beförderung von Gütern dienen, sondern etwa auch Strom- oder Telekommunikationsleitungen enthalten. Art. 25 Absatz 1 gilt es entsprechend zu ergänzen.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

- a. *Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Es bleibt festzustellen, dass es bei der Projektierung für die Gemeinden keine Möglichkeiten zur Einsprache gibt. Beim Sachplan- und Richtplanverfahren ist eine solche gemäss Art. 19 Raumplanungsverordnung RPV im Rahmen von Anhörungen und Mitwirkungen vorhanden. Die Eingabe ist dann Teil einer umfassenden Interessenabwägung. Gegen den Entscheid des Bundesrates zum Sachplan ist dagegen keine Einsprache möglich. Im Richtplanverfahren gilt Analoges, wobei je nach kantonalem Recht entweder der Regierungsrat oder der Kantonsrat den Richtplan beschliessen. Gegen deren Entscheide sind ebenfalls keine Einsprachen möglich. Im Plangenehmigungsverfahren können die betroffenen Gemeinden dagegen ihre Interessen über Einsprachen wahren.

Diese Auslegeordnung zeigt, dass die Gemeinden unabhängig der ordentlichen Einsprachemöglichkeit zwingend im Interesse aller Beteiligten in die Prozesse, wenn nicht ordentlich, dann informell einzubeziehen sind. Das soll als Vorgabe für alle Beteiligten gelten, vor allem aber auch für die privaten Betreiber im Rahmen der Projektierungsphase. Neben den Gemeinden ist auch auf den informellen Einbezug der Bevölkerung zu achten. Hier können die Gemeinden im Interesse der Sache auch eine gewisse Unterstützung leisten.

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

Es stellt sich etwa die Frage nach der *Haftung im Speziellen* bei möglichen Konflikten im Untergrund (Bsp. Wärmesonden bei Privathaushalten, Einstellhallen, Untergeschosse). Es wird die Frage aufgeworfen, ob der in Art. 29 darlegte Sachverhalt, dass Unternehmen grundsätzlich für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe von Art. 14 des Enteignungsgesetzes EntG Ersatz zu leisten haben, ausreicht. Ferner gilt es solche Konflikte möglichst zu vermeiden. Dies haben vor allem die vorgesehenen Planungs- und Mitwirkungsverfahren sicherzustellen.

Im Weiteren bleibt sicherzustellen, dass das Publikationsrecht gemäss Art. 16 Abs. 2 auch für Gemeinden, welche durch den Tunnelverlauf nur unterfahren werden, zu gelten hat. So

wird ein allfälliger Konflikt im Untergrund sichtbar gemacht und eine Einsprache durch die betroffene Gemeinde ermöglicht.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens im Interesse der Gemeinden und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gemeindeverband**

Präsident



Hannes Germann  
Ständerat

Direktor



Christoph Niederberger

Kopie an: Schweizerischen Städteverband SSV und Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektorenkonferenz BPUK





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

Per Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 8. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Vernehmlassungsvorlage über ein Bundesgesetz für den unterirdischen Gütertransport Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

### **Gesetzgebung über den unterirdischen Gütertransport im Allgemeinen**

Der Städteverband begrüsst es, dass der Bund einen Rahmen für künftige Formen des unterirdischen Gütertransports zur Diskussion stellt und damit insbesondere auch das seit einigen Jahren diskutierte Projekt «Cargo sous terrain» einer Nagelprobe unterzieht.

Die Voraussetzung für eine grundsätzliche Zustimmung der Städte zum geplanten gesetzgeberischen Vorgehen besteht darin, die gesetzlichen Leitplanken so zu setzen, dass allfällige unterirdische Güterverkehrssysteme in den Städten und Agglomerationen dazu beitragen, die verkehrlichen Herausforderungen besser zu bewältigen und nicht zu verschärfen. Die Städte werden neuartige Verkehrssysteme, für die das in die Vernehmlassung gegebene Gesetz einen Rahmen setzen soll, an zwei Punkten messen: zum einen an den Konzepten und deren Plausibilitäten für ihre stadtverträgliche Feinerschliessung, an Konzepten also für die sogenannte erste und letzte Meile, und zum anderen an ihrer Abstimmung mit den bereits vorhandenen Gütertransportsystemen auf Schiene und Strasse.

Der Städteverband ist deshalb der Auffassung, dass für die Bewilligung solcher Projekte zwei Voraussetzungen gegeben sein müssen: Erstens eine Pflicht zur optimalen Integration neuer Systeme in das nationale und internationale Gesamtverkehrssystem. Und zweitens robuste Konzepte für die daraus resultierenden Feinerschliessungen in den städtischen Räumen inklusive einer Verpflichtung zur optimalen und flächeneffizienten Bündelung dieser Transporte. Konzepte, die dem Bestreben der Städte



nach einer Balance zwischen einer robusten Versorgung und Entsorgung auf der einen Seite und einer effizienten und effektiven Abwicklung des Güter- wie auch des Gesamtverkehrs auf der anderen Seite entsprechen.

Ferner darf es für den Bund nicht nur «essenziell» sein, dass sich die betroffenen Kantone mit unterirdischen Gütertransportsystemen und ihren konkreten Ansätzen einverstanden erklären. Dasselbe hat auch für die betroffenen Städte und Gemeinden zu gelten und sich nicht nur auf «Cargo sous terrain» zu beziehen, sondern auf alle möglichen Formen des unterirdischen Warentransports. Betroffene Städte und Gemeinden sind vom Bund aktiv in den Prozess der Entwicklung solch neuartiger Systeme einzubeziehen.

Einzelne Städte sind zudem der Auffassung, dass ein unterirdisches Gütertransportsystem erst dann vorangetrieben werden sollte, wenn die verschiedenen möglichen Formen eines besseren Managements des Gütertransports auf den bestehenden Verkehrswegen ausgeschöpft sind.

#### **«Cargo sous terrain» im Speziellen**

Der Städteverband begrüsst das Engagement der Initianten von «Cargo sous terrain», zumal dieses zu einer qualifizierten Diskussion über die künftig geeigneten Formen des nationalen Güterverkehrs in der Schweiz anregt.

Die Städte anerkennen grundsätzlich die im erläuternden Bericht des Bundesrats zur Vernehmlassungsvorlage erwähnte Absicht der Promotoren von «Cargo sous terrain», die an den Gütertransporttunnel anschliessende urbane Logistik selber erbringen zu wollen. Sie sind aber der Auffassung, dass das nur eine von verschiedenen Möglichkeiten ist. Wesentlich für die Städte ist, dass die Ausarbeitung entsprechender Konzepte nicht ohne ihren unmittelbaren Einbezug, insbesondere in die Entwicklung solcher Systeme auf den ersten und den letzten Meilen geschehen darf. Dies insbesondere auch, weil diese einen wesentlichen Einfluss auch auf die räumlichen Strukturen der Städte und Agglomerationen haben werden. Methodisch ist dafür ein strukturierter Wettbewerb auf der Basis einer öffentlich-privaten Partnerschaft um die bestmöglichen Lösungen für das Management der ersten und letzten Meilen anzustreben.

In Bezug auf die verkehrlichen Wirkungen von «Cargo sous terrain» in den städtischen Räumen ist der Bericht des Bundesrats widersprüchlich. Dem grundsätzlichen Attest, wonach «Cargo sous terrain» dort das Staurisiko reduzieren würde, steht eine andere Einschätzung gegenüber: Jene, dass insbesondere während des etappenweisen Ausbaus um die Schnittstellen zwischen dem neuen System und anderen Verkehrsträgern sowie den ersten und den letzten Meilen «generell» mit Mehrverkehr gerechnet werden muss. Angesichts der langen, sich über mehrere Jahrzehnte erstreckenden Realisierungsfrist des nationalen Gesamtsystems von «Cargo sous terrain» ist das für die Städte ein ausserordentlich kritischer Punkt. Soll das Projekt realisiert werden, sind Lösungen zu finden, die ohne diesen Nachteil auskommen. Insbesondere besteht in etlichen Städten, die potenzielle Hub-Standorte sind, die Befürchtung, sich ohne flankierende Massnahmen nach einer potenziellen Inbetriebnahme von «Cargo sous terrain» einer Lieferwagenschwemme gegenüberzusehen.



Schliesslich äussern mehrere Städte Befürchtungen bezüglich potenzieller Rückbaukosten. Die Vorlage ist deshalb mit einem Artikel zu ergänzen, wonach die Genehmigungsbehörde bzw. die kommunale Baubehörde eine Sicherstellung für den allfälligen Rückbau der Anlagen verlangen kann.

Darüber hinaus stellt der Städteverband, ausgehend von diesen grundsätzlichen Überlegungen, die folgenden konkreten Anträge:

### Anträge

- ▶ **Artikel 2:** Die Bestimmung ist um die Voraussetzung zu ergänzen, dass der Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz gewährleistet sein muss. Die vorgesehene Anlehnung am Eisenbahnnetz greift hier zu kurz. Übergangspunkte zwischen einem durchgehend unterirdischen Verkehrsmittel und dem übrigen Verkehrssystem sind grundsätzlich komplexer zu realisieren als zwischen Verkehrsmitteln mit oberirdischen Passagen.
- ▶ **Artikel 3:** Es sind nicht nur die Anliegen der betroffenen Kantone, sondern auch der betroffenen Städte und Gemeinden angemessen zu berücksichtigen. Dieser Artikel ist entsprechend zu ergänzen.
- ▶ **Artikel 5:** Dieser Artikel ist wie folgt zu ergänzen: «Die öffentlichen und privaten Interessen sind bei der Planung und Projektierung der Anlagen bestmöglich zu berücksichtigen. Insbesondere die bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturanlagen sowie die Verkehrsabwicklung dürfen nicht beeinträchtigt oder benachteiligt werden.»
- ▶ **Artikel 6:** Für neue unterirdische Gütertransportsysteme ist nicht ein eigener Sachplan zu schaffen. Diese sind in den Sachplan Verkehr zu integrieren. Dieses Vorgehen ist dem Bestreben zuträglicher, alle Verkehrsmittel als ein System mit komplementären Teilen zu begreifen.
- ▶ **Artikel 8:** Neben dem Bund und den Kantonen müssen auch betroffene Städte und Gemeinden mindestens zwei Standortvorschläge für die Linienführung der Transportanlagen und für die Standorte der Lager- und Umschlagsarbeiten verlangen können. Für letztere sind plausible Konzepte für die konkrete Abwicklung des Verkehrs auf den ersten und letzten Meilen vorzulegen (vgl. Antrag zu Artikel 10).
- ▶ **Artikel 10:** Für die Erteilung einer Plangenehmigung ist noch eine dritte Voraussetzung anzuführen: «Eine Plangenehmigung wird erteilt, wenn (...) ein aus der Abwägung von Alternativen hervorgegangenes nachvollzieh- und realisierbares Konzept vorliegt, mit dem der Nachweis erbracht wird, dass der Zubringerverkehr auf den ersten und letzten Meilen zu den Übergangspunkten auf das neue System flächeneffizient erbracht werden kann.»
- ▶ **Artikel 16:** Nicht nur die betroffenen Kantone, sondern auch die betroffenen Städte und Gemeinden sind vom Bund aktiv zur Stellungnahme einzuladen: «Das BAV übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen *und Gemeinden*, und fordert sie auf (...)».



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Städteverband**

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat  
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



## Fragebogen Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

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

Gemäss den Verkehrsprognosen 2040 des Bundes, die Planungsgrundlagen auch für die Städte sind, kommt das schweizerische Verkehrssystem in den nächsten 20 Jahren auch ohne «Cargo sous terrain» aus. «Cargo sous terrain» würde aber neue Spielräume bei der Nutzung der oberirdischen Verkehrsträger schaffen (Personenverkehr), und es kann ein Katalysator für neue Formen der urbanen Logistik sein. Einige Städte weisen darauf hin, dass «Cargo sous terrain» als Gesamtsystem (über die erste Etappe hinaus) erst nach 2040 zum Tragen käme und dementsprechend auch Überlegungen anzustellen sind, die über die Verkehrsperspektiven 2040 hinausreichen.

### 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?

Aufgrund des nationalen Ansatzes des Projekts erscheint dem Städteverband dieses Vorgehen sinnvoll. Wesentlich für die Akzeptanz des Vorhabens in den Städten ist ihr Einbezug im Sinne unseres Schreibens. Einzelne Städte verlangen indessen, dass bestehende kantonale Vorschriften zur Beanspruchung öffentlichen Grundes (zum Beispiel Paragraph 231 PBG Kanton Zürich) bestehen bleiben und sie in solchen Fällen weiterhin Konzessionen erteilen können.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (**Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehenden rechtlichen Rahmen nutzen**) einverstanden?

Ja. Bei einer allfälligen Bewilligung ist aber die Plausibilität der Investitions- und Betriebsrechnungen zu überprüfen, um das Risiko möglichst gering zu halten, dass für die öffentliche Hand bei bautechnischen Kostensteigerungen, einem Verzicht auf einzelne Etappen des Projekts, seinem Scheitern oder auch für seinen Betrieb oder Unterhalt doch noch Kosten anfallen.

### 4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung im Speziellen?

#### a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja, sofern dieses den in unserem Schreiben erwähnten zusätzlichen Anforderungen in Bezug auf den Einbezug der Städte und der Integration von nachvollziehbaren Konzepten zur Abwicklung des voraus- und nachlaufenden Verkehrs auf den ersten und letzten Meilen vor und nach den Hubs Rechnung trägt. Wesentlich ist, dass die Dienstleitungen eines solchen Systems diskriminierungsfrei genutzt werden können und Doppelspurigkeiten, zum Beispiel durch einander konkurrierende Systeme, vermieden werden können.



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

Das ist angesichts der grundsätzlichen Kompetenzteilung zwischen Bund und Kantonen in den Bereichen Verkehrs- und Raumplanung im Allgemeinen und im Umgang mit dem Untergrund im Speziellen plausibel. Zentral für die Städte ist ihr zwingender Einbezug in die Verfahren.

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Für den Städteverband ist dies essenziell. Wir verweisen dazu ergänzend auf unseren Antrag zu Artikel 2.

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

Ja; vgl. auch oben unsere Bemerkung zu Frage 3.

5. **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Vgl. dazu unser Schreiben.

**4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia**

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich <a href="mailto:info@economiesuisse.ch">info@economiesuisse.ch</a> <a href="mailto:bern@economiesuisse.ch">bern@economiesuisse.ch</a> <a href="mailto:sandra.spieser@economiesuisse.ch">sandra.spieser@economiesuisse.ch</a>
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@sgv-usam.ch">info@sgv-usam.ch</a>
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich <a href="mailto:verband@arbeitgeber.ch">verband@arbeitgeber.ch</a>
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg <a href="mailto:info@sbv-usp.ch">info@sbv-usp.ch</a>
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel <a href="mailto:office@sba.ch">office@sba.ch</a>
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23 <a href="mailto:info@sgb.ch">info@sgb.ch</a>
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich <a href="mailto:berufspolitik@kfmv.ch">berufspolitik@kfmv.ch</a>
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern <a href="mailto:info@travailsuisse.ch">info@travailsuisse.ch</a>

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Per E-Mail an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

10. Juli 2019

### **Stellungnahme: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf des neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit mehr als zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst rund 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind an leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen interessiert, die einen verlässlichen Gütertransport ermöglichen. Dies stärkt die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz.

Das Projekt «Cargo sous terrain» (CST) stellt insgesamt einen interessanten Ansatz zur Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens dar: Es ist privatwirtschaftlich initiiert, innovativ und bringt wertvolle Impulse in den Bereichen Verkehrspolitik, Raumpolitik und Infrastrukturentwicklung mit sich. economiesuisse begrüsst es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Projekts mit geeigneten Rahmenbedingungen unterstützen will und befürwortet in diesem Sinne die Schaffung des UGüTG. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren ist eine zentrale Voraussetzung, damit CST weiterverfolgt werden kann.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind darüber hinaus folgende Punkte entscheidend:

1. Marktverzerrungen sind mit geeigneten Vorkehrungen zu verhindern;
2. Die Rolle der staatseigenen und staatsnahen Betriebe muss frühzeitig geklärt werden;
3. Das UGüTG soll kein CST-Gesetz sein, allfällige Parallelinfrastrukturen im Untergrund müssen zulässig bleiben.

Detaillierte Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend sowie im beiliegenden Fragebogen.



### **Einschätzung des Marktumfeldes**

Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage richtig feststellt, besteht im Gütertransport eine hohe Marktdynamik. Die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre hat dazu geführt, dass die jährliche Transportleistung des Güterverkehrs in der Schweiz mittlerweile über 27 Mrd. Tonnenkilometer beträgt. Dies sind rund 10 Prozent mehr als noch im Jahr 2000. Im Binnenverkehr wird der überwiegende Teil dieser Leistung auf der Strasse erbracht - gemäss Angaben des Bundesamts für Statistik waren es im Jahr 2017 etwa 75%. Dies hat vielfältige Gründe. Zum einen verfügt die Strasse gegenüber der Schiene nach wie vor über deutliche Vorteile was Wettbewerbsintensität, Preis, Kostenwahrheit, Flexibilität und Kundenorientierung angeht. Zum anderen sind der Strassentransport und der kombinierte Verkehr im kleinräumigen, dicht besiedelten Schweizer Binnenmarkt besonders geeignete Lösungen.

Die Verlässlichkeit des Strassentransports hat mit der steigenden Anzahl Staustunden in den letzten Jahren stetig abgenommen. Besonders entlang der Ost-West-Achse, wo gemäss Bundesamt für Statistik zwischen den Kantonen Solothurn, Aargau und Zürich die grössten Warenströme verlaufen, hat sich dieses Problem bis heute stark akzentuiert. Die Verkehrsüberlastung auf den betroffenen Nationalstrassen und in den Agglomerationen beschränkt sich nicht mehr auf die beiden Tagesspitzen, sondern zeigt sich auch zunehmend im restlichen Tagesverlauf. Tritt das vom Bundesamt für Raumentwicklung prognostizierte Verkehrswachstum bis 2040 tatsächlich ein, wird sich das Problem noch einmal deutlich verschärfen. Leistungsfähige Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung, um Abhilfe zu schaffen und im Sinne des Wirtschaftsstandorts auch in Zukunft einen effizienten Gütertransport zu ermöglichen.

Die Aufgabe der Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen ist heute fest in den Händen des Staates. Die Schweiz verfügt dank dem Bahninfrastruktur- sowie dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds über genug öffentliche Mittel zur Erfüllung dieser Aufgabe. Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene und auf der Strasse haben sich in den letzten Jahren jedoch trotzdem verschlechtert. Auf der Strasse hat der Stau die Verlässlichkeit des Transports deutlich reduziert. Auf der Schiene wird der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr weiterhin systematisch benachteiligt. Die jüngst vom Parlament verabschiedeten Ausbauvorhaben vermögen diese Situation nur geringfügig zu verbessern, da die Umsetzungsgeschwindigkeit gering ist und die Bedürfnisse des Güterverkehrs in den Planungsprozessen eine untergeordnete Rolle spielten. Für die Wirtschaft und für die Attraktivität des Standorts Schweiz ist dies insgesamt nachteilig. Der Staat hat es über die letzten Jahre versäumt, eine kohärente und wirksam spürbare Güterverkehrspolitik zu betreiben.

### **Mehrwerte des Projekts CST**

In seiner aktuellen Form ist CST aus verschiedenen Blickwinkeln interessant: Das Projekt wählt einen progressiven Ansatz, der die Innovationskraft der Schweizer Wirtschaft unterstreicht. Es betrifft einen wirtschaftlich und gesellschaftlich wichtigen Bereich, der sonst von einer stagnierenden Entwicklung und sich verschlechternden Rahmenbedingungen geprägt ist. Damit setzt das Projekt Impulse für die gesamte Güterverkehrspolitik und könnte helfen, diese wieder stärker zu dynamisieren. Die bereits an gewissen Orten entfachte Debatte über zukunftsfähige Transportsysteme ist ein Indiz dafür. Des Weiteren ist das Projekt grossmehrheitlich vom privaten Sektor getragen. So ist grundsätzlich sichergestellt, dass die vorgesehenen Investitionen betriebswirtschaftlich sinnvoll sind und in einem effizienten, nachfragegerechten System münden. Letztlich verfolgt der Bund mit dem UGüTG einen neuen und interessanten regulatorischen Ansatz, der diese privaten Investitionen erleichtern soll. Gerade im Bereich der Infrastrukturentwicklung könnte dies für andere Private und beispielsweise auch für institutionelle Anleger ein vielversprechender Präzedenzfall sein. Allenfalls könnten auf diese Weise weitere Opportunitäten mit volkswirtschaftlichem Mehrwert geschaffen werden.

### **Marktverzerrungen verhindern**

Der Güterverkehrsmarkt ist in der Schweiz grundsätzlich ein Wettbewerbsmarkt. Dieser Wettbewerb spielt einerseits auf den einzelnen Verkehrsträgern und andererseits zwischen diesen. CST würde die zweitgenannte Ausprägung als zusätzlicher Player ergänzen und den Wettbewerb intensivieren. Die zusätzliche Konkurrenz würde mutmasslich zu einem besseren Preis-Leistungsverhältnis und zu mehr Kundenorientierung auf allen Infrastrukturen führen. Gleichzeitig besteht ein gewisses Risiko, dass durch CST der Wettbewerb insgesamt leidet, weil das neue System voraussichtlich eine «End-to-End-Lösung» aus einer Hand anbietet. Die Kontrolle über die Logistikkette konzentriert sich dann potenziell bei einem Unternehmen (vorliegend der CST-Betriebsgesellschaft). Damit würde durch die Zentralisierung und Bündelung des Verkehrs, die CST anstrebt, ein Diskriminierungspotential, bzw. eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des Kartellgesetzes entstehen.

Um zu verhindern, dass dieser Fall eintritt und volkswirtschaftlich schädliche Effekte resultieren, braucht es effiziente Vorkehrungen, die den Wettbewerb schützen. Das in Art. 4 E-UGüTG vorgeschlagene Diskriminierungsverbot geht in die richtige Richtung und sollte durch weitere Massnahmen ergänzt werden: Die organisatorische Trennung von Infrastruktur und Betrieb, wie sie auch von der Trägerschaft des Projekts angekündigt wurde, ist eine wichtige Voraussetzung für die Gleichbehandlung aller Kunden. Des Weiteren darf es für die Infrastrukturnutzung kein politisches Pricing geben, wie dies heute beispielsweise bei den Trassenpreisen auf der Schiene der Fall ist. Es braucht eindeutig kostenorientierte Marktpreise. Auch wird eine «Lenkung» von Güterverkehrsvolumina von der Strasse auf das CST-System (beispielsweise durch eine LSVA-Erhöhung) seitens der Wirtschaft strikt abgelehnt. CST ist eine ergänzende Transportlösung, die in fairer Konkurrenz zu existierenden Lösungen stehen soll. Die Kunden sollen flexibel auf andere Transportmittel ausweichen können, wenn dies ihren Bedürfnissen entspricht.

Schliesslich müssten auch andere Infrastrukturen bessere Rahmenbedingungen erhalten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Da für CST ein 24-Stunden-Betrieb vorgesehen ist, wäre eine Lockerung oder Aufhebung des Nachtfahrverbots auf der Strasse notwendig. Ebenso müsste der Schienengüterverkehr am Tag mehr Kapazitäten erhalten.

### **Rolle der staatseigenen und staatsnahen Betriebe frühzeitig klären**

Gemäss den öffentlich zugänglichen Informationen umfasst der Kreis der Partner und Träger von CST derzeit 45 Organisationen. Davon handelt es sich bei acht um staatseigene Unternehmen oder andere staatsnahe Akteure. Für die Investition dieser Akteure tragen letztlich Bund und Kantone als Eigner die Verantwortung. Aus der Sicht von *economiesuisse* darf das Engagement dieser Unternehmen den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität nicht verletzen. Insofern wäre zu einem späteren Zeitpunkt zu diskutieren, wie im Aktionariat eine Trennschärfe zwischen privaten Unternehmen und staatsnahen Akteuren sichergestellt wird. Zudem sollte im Falle eines Scheiterns des Projekts eine Ausfinanzierung durch Bund und Kantone und damit Verletzung der Prämisse eines rein privaten Projekts verhindert werden. Bei diesen Fragen handelt es sich um eine nachgelagerte Überlegung, die nicht direkt mit der Vernehmlassungsvorlage im Zusammenhang steht, jedoch frühzeitig geklärt werden sollte.

Im Entwurf des UGüTG fehlt zudem eine Bestimmung, welche günstige Rahmenbedingungen für CST grundsätzlich absichert. Im Gütertransportgesetz existiert eine solche Bestimmung für den Bahnverkehr (Art. 2 Abs. 2 GüTG). Die dort genannten Grundsätze und Ziele könnten sinngemäss ins UGüTG übernommen werden. Das UGüTG müsste insbesondere die Planungs- und Rechtssicherheit für private Investoren sicherstellen und einen liberalen, risikoorientierten und eigenverantwortlichen Rahmen für Bau und Betrieb der Anlagen bieten. Dies wäre vorliegend angebracht, damit einerseits die Allgemeinheit besser gegen finanzielle Forderungen abgesichert ist und andererseits der Betrieb in jedem Fall ohne staatliche Intervention stattfinden kann.

**Das UGüTG soll kein CST-Gesetz werden, allfällige Parallelinfrastrukturen im Untergrund müssen zulässig bleiben.**

economiesuisse begrüsst es, dass der Bund kein spezifisches CST-Gesetz schaffen will, sondern eine generelle Grundlage für unterirdische Gütertransportsysteme. Ein spezifisches Gesetz wäre weder technologieneutral, noch würde es dem privatwirtschaftlichen Charakter des Projekts Rechnung tragen. Der Staat muss diesem letztlich nicht in einem industriepolitischen Sinn unter die Arme greifen, sondern nur geeignete Rahmenbedingungen schaffen. Das vorgeschlagene Gesetz soll ein Maximum an Flexibilität und eine Offenheit für heute noch nicht bekannte, zukünftige Anforderungen bieten.

Auf Seite 2 des erläuternden Berichts zur Vernehmlassungsvorlage wird erwähnt, dass das Gesetz parallele unterirdische Gütertransportsysteme ausschliessen soll. Diese Äusserung wird auf Seite 12 präzisiert: Die Diskriminierungsfreiheit und der Zugang für alle sollen sicherstellen, dass keine Nachfrage nach Parallelinfrastrukturen entsteht. Falls solche parallelen Systeme doch angedacht würden, müssten diese mit CST kompatibel sein. Aus Sicht der Wirtschaft braucht es kein regulatorisches Erfordernis der Kompatibilität. Die Kompatibilität von Transportsystemen entsteht aus dem Markt heraus und ist ein zentrales Interesse der Betreiber und Nutzer. Eine entsprechende Regelung würde unnötigerweise neue Systemaufgaben schaffen und das Risiko einer ineffizienten, technologie-spezifischen und statischen Regulierung erhöhen. Eine Systemführerschaft über alle eventuell entstehenden unterirdischen Transportsysteme durch CST ist aus einer Gesamtsicht nicht wünschenswert.

**Schlussbemerkungen**

Aus der Sicht von economiesuisse bietet das Projekt CST viele Chancen und sollte weiterverfolgt werden. Es dynamisiert allem voran die Güterverkehrspolitik und schafft neue Perspektiven für privatwirtschaftliche Infrastrukturinvestitionen. Der Bund soll mit einem UGüTG auf der planerischen Ebene die nötigen Voraussetzungen schaffen.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse



Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur,  
Energie und Umwelt

- Beilage erwähnt

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

Ja, das CST-System kann eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Verkehrssystem sein. Es fokussiert auf die heutigen Problemzonen des Güterverkehrs (Kapazitäten auf der Ost-West-Achse, City-Logistik) und bringt potenziell gesamtwirtschaftliche und auch gesellschaftliche Mehrwerte, indem die Verlässlichkeit des Gütertransports erhöht und andere Infrastrukturen entlastet werden.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja, obwohl das Plangenehmigungsverfahren an sich noch keine ausreichende Garantie für ein schlankes und effizientes Verfahren darstellt. Dafür muss der nötige Spielraum in den einzelnen Verfahrensschritten optimal ausgenutzt werden. In dieser Hinsicht wird beispielsweise begrüsst, dass der Bund bereits frühzeitig damit beginnen will, die geeigneten Räume für die Festlegung der Anlagen und der Linienführung im SUG zu definieren (gem. erläuterndem Bericht, Seite 14).

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja, die genannten Ziele sind passend. Ergänzend sollte das UGüTG einen Artikel «Grundsätze und Ziele des Gesetzes» enthalten, der (analog zu Art. 2 Abs. 2 GÜTG) wichtige Prinzipien festhält: Günstige Rahmenbedingungen für ein effizientes Zusammenwirken mit den Verkehrsträgern Schiene und Strasse, insbesondere bei der City-Logistik, diskriminierungsfreier Hub-Betrieb, Anbindung an andere Verkehrsnetze, Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens, Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit der Betriebsgesellschaft, usw.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja, ein spezifisches Gesetz wäre in verschiedener Hinsicht unpassend. Grundsätzlich würde dies einen industriepolitischen Ansatz darstellen, der aus Sicht der Wirtschaft nicht wünschenswert ist. Stattdessen soll der Staat lediglich geeignete Rahmenbedingungen schaffen, wie dies im vorliegenden Fall vorgesehen ist. Darüber hinaus wäre ein spezifisches Gesetz nicht dynamisch anwendbar und technologieneutral, sondern würde sich statisch auf das Projekt CST beziehen. Alternative, technologisch und konzeptionell allenfalls ergänzende oder gar bessere Lösungen für Gütertransportsysteme im Untergrund blieben langfristig aussen vor.

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

Ja, dieses Vorgehen ist sachgerecht. Die Kantone sind als direkt betroffene Staatsebene am besten in der Lage, die Erfordernisse für Anlagen und Linienführung einzuschätzen. Gleichzeitig werden sie mit dem vorgeschlagenen Verfahren in die Pflicht genommen, sich insgesamt vertieft mit dem Thema Logistik auseinanderzusetzen und die entsprechenden Flächen für die CST-Hubs frühzeitig zu sichern.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja, diese Aufgabenteilung erscheint passend, da die Kompetenzen bei den Strasseninfrastrukturen und in anderen relevanten Bereichen bereits geregelt sind. Das UGüTG soll diese Ordnung nicht tangieren. Für eine sinnvolle Einbindung der Hubs ist es allerdings auf jeden Fall notwendig, dass die sachliche Abstimmung zwischen Bund und Kantonen effizient stattfindet.

Dafür wäre beispielsweise eine Integration der CST-Hubs in die Agglomerationsprogramme wichtig. Ausserdem beinhaltet die Verkehrserschliessung nicht nur die lokale Komponente, sondern auch den Anschluss ans Nationalstrassennetz. Insofern müsste auch das STEP Nationalstrassen die notwendigen Schnittstellen vorsehen.

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

Nein, dies ist nicht angebracht. Es ist davon auszugehen, dass die Hubs vor allem auf Industrie-  
flächen erstellt würden, die bereits heute eine hohe Attraktivität haben und für die es einen  
funktionierenden Markt gibt. Daher sollten die Hubs nicht anders behandelt werden als andere  
Industriebauten, zumal die Eignerin eine private Gesellschaft sein wird. Die im erläuternden  
Bericht erwähnte Anlehnung an das Seilbahngesetz hinkt diesbezüglich, da Seilbahnen meist  
ausserhalb der Bauzonen erstellt werden und kein Marktinteresse an einem Rückbau besteht.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Die Nutzung des Untergrunds ist eigentumsrechtlich eine komplexe und äusserst heterogene  
Angelegenheit. Will der Bund vereinfachte Voraussetzungen für die Erstellung eines CST-  
Systems schaffen, braucht es nicht nur ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren, das  
potenziellen eigentumsrechtlichen Konflikten vorbeugt, sondern darüber hinaus auch eine  
konsequente Anwendung des Enteignungsrechts in Fällen, wo es zu solchen Konflikten kommt.  
Insofern wird Art. 5 E-UGüTG explizit begrüsst.

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Bundesamt für Umwelt  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 12. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussert sich der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB zum oben genannten Bundesgesetz, welches Grundlage für die Projektierung eines neuen unterirdischen Infrastruktursystems für den Gütertransport sein soll.

Cargo sous terrain (CST) ist ein privatwirtschaftlich initiiertes Projekt, das von relevanten Akteuren der Logistikbranche und des Detailhandels getragen wird. Das CST sieht ein Tunnelsystem in 20 m bis 40 m Tiefe vor, in welchem Güter auf Paletten und in Behältern ganzjährig rund um die Uhr vollautomatisch durch die ganze Schweiz transportiert werden. Die Güter sollen via Hubs entlang der Strecke in den Tunnel eingespeist und entnommen werden. Das Tunnelsystem soll sich entlang der Fernverkehrsstränge von St. Gallen im Osten bis Genf im Westen mit Anschluss von Basel und Luzern erstrecken. Der Weitertransport von den Hubs in die Städte resp. aus den Städten zu den Hubs soll via Strasse mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln geschehen, diese City-Logistik ist Bestandteil des Konzepts von CST. Die Kosten für das gesamte Projekt werden auf 33 Mrd. Franken geschätzt (die NEAT hat 23 Mrd. Franken gekostet). Die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich soll bis 2030 in Betrieb genommen werden und rund 3.4 Mrd. Franken kosten. Der Vollausbau wäre 2050 abgeschlossen.

Die Einschätzungen zu diesem unterirdischen Logistikkonzept gehen weit auseinander. Unbestritten ist, dass der Güterverkehr ungebremst weiter anwachsen wird, sofern beim Onlinehandel nicht deutliche Preissignale gesetzt werden. In der Schweizerischen Verkehrsperspektive 2040 geht man von einer Zunahme des Güterverkehrs seit 2010 von 25% allein bis 2030 aus, von 37% bis 2040. Insbesondere rechnet man mit einer starken Zunahme bei Container- und Stückguttransporten und wegen des boomenden Onlinehandels verstärkt sich der Trend zu kleineren Transportmengen.

Es ist klar, dass Handlungsbedarf besteht. CST würde ein Gesamtangebot in der Transportlogistik anbieten und die ganze Wertschöpfungskette abdecken, allerdings zu sehr hohen Kosten mittels Aufbau eines neuen Infrastruktursystems, das parallel zu den heute existierenden Schienen- und Strassennetzen verlaufen würde. Ob und inwieweit CST deshalb ein Lösungsansatz wäre, bleibt unklar. Der erläuternde Bericht äussert sich diesbezüglich zurückhaltend. So bleibt offen, ob die CST-Verantwortlichen alle Bedingungen des Bundesrats, die dieser im 2016 als Voraussetzung für die Unterstützung des Projekts formuliert hat, mittlerweile beantworten konnten. Dazu

gehörten die folgenden Fragen: Wird das Konzept von der Branche getragen? Sind die von der ersten Teilstrecke betroffenen Kantone ZH, AG und SO mit der Umsetzung einverstanden und nehmen sie das Projekt in ihre regionale Verkehrsplanung auf? Sind die finanziellen Mittel für Projektierung und Baubewilligung von mindestens 100 Mio. Franken zugesichert? Offensichtlich konnten diese Fragen nicht umfassend beantwortet werden, denn im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass der Bundesrat zwar die Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage in Auftrag gegeben habe, aber CST aufgefordert sei, die Bedingungen bis zum Ende der Vernehmlassung vollständig zu erfüllen.“ (S. 21)

Der SGB stellt sich klar auf den Standpunkt, dass Güterverkehr Teil des Service public in der Schweiz ist. Kein anderes Land in Europa verfolgt eine so entschiedene Politik der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, die zudem durch verschiedene Volksabstimmungen legitimiert ist. Das Verlagerungsziel wird durch den Klimawandel nur an Dringlichkeit gewinnen. Die politische Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs ist für diese Zielerreichung hinderlich, die nachhaltige Abwicklung des Verkehrsaufkommens muss Priorität haben.

Der Aufbau und Unterhalt von Netzinfrastrukturen sind Aufgabe der öffentlichen Hand und die demokratische Mitsprache bei solchen Projekten muss gewährleistet sein. Die Einflussnahme des Bundes im Projekt Cargo sous terrain muss deshalb gesetzlich abgesichert werden. Dies wäre einer der nächsten Schritte im weiteren Verlauf des Prozesses. Zu einer allfälligen finanziellen Beteiligung des Bundes will sich der SGB zum jetzigen Zeitpunkt mit den vorliegenden, unvollständigen Erkenntnissen nicht äussern.

Betreffend des Projekts CST sind für uns eine Reihe von Fragen nicht beantwortet:

- 1 Wie nachhaltig ist das CST? Die Absorption des Güterverkehrs durch dieses Tunnelsystem beträgt nach Machbarkeitsstudie im besten Fall gut 20% beim Strassengütertransport auf der ersten Teilstrecke und 2% beim Schienengütertransport. Zwar wäre das Konzept dank Elektrifizierung im Betrieb und Bündelung bei der City-Logistik dann emissionsärmer als die herkömmlichen Infrastrukturen, aber das steht und fällt mit einer guten Nachfrage des Angebots und der Akzeptanz durch die Marktakteure. Für den SGB sind bei allen Projekten das Verlagerungsziel und damit eine Verbesserung des Modal Splits zugunsten des Schienenverkehrs zentral.
- 2 Was, wenn nur die erste Teilstrecke realisiert wird? Der Bau eines neuen Infrastrukturnetzes, auch eines unterirdischen, ist invasiv, der Raumbedarf hoch. Nicht zuletzt auch aufgrund der Hubs, die kaum alle in bestehenden Güterumschlagzentren angesiedelt werden können. Nur schon auf der ersten Teilstrecke sind zehn Hubs geplant. Es ist mit einem erheblichen Widerstand seitens der Kantone zu rechnen.
- 3 Die Finanzierungsfrage ist zentral, bisher ist ja offensichtlich nur ein Bruchteil des benötigten Geldes für die erste Teilstrecke, nämlich nur für die Projektierung und das Bewilligungsverfahren, zugesichert. Das generiert möglicherweise einen hohen Druck auf die öffentliche Hand, sich am Projekt zu beteiligen. Der Bundesrat schreibt aber explizit, dass er sich nicht beteiligen wird. Die Investitionskosten sind dermassen hoch, dass es fraglich ist, ob das CST überhaupt eigenwirtschaftlich geschweige denn profitabel betrieben werden kann.

## Fragenkatalog

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Unbestritten ist, dass es neue Lösungen braucht um die prognostizierte Zunahme im Güterverkehr zu bewältigen. Die bestehenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen sind bereits heute stark ausgelastet, Personen- und Güterverkehrsleistungen in steter Konkurrenz. Zentrale Fragen sind nach unserer Einschätzung beim CST-Konzept jedoch nicht beantwortet: wie umwelt- und raumschonend ist der Gütertransport im geplanten Tunnelsystem wirklich? Wie diskriminierungsfrei wäre der Zugang zur neuen Infrastruktur? Wie reagiert eine äusserst preissensitive Branche auf ein Angebot, das enorm hohe Investitionskosten zu amortisieren hat? Wie stark gerät die öffentliche Hand unter Zugzwang, wenn die privatwirtschaftliche Trägerschaft nur die erste Teilstrecke oder überhaupt nur einen Teil der Investitionskosten der ersten Teilstrecke übernimmt? Folgende Kriterien müsste CST erfüllen können:

- Optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem
- Nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Glieder der Logistikkette
- Beschleunigung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene

Der SGB ist nicht in der Lage, aufgrund des erläuternden Berichts und der zugänglichen Studien eine belastbare Einschätzung dazu zu machen, ob CST diese Kriterien erfüllen kann.

### 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?

Nach unserer Einschätzung ist dies der einzige Weg, um ein solches Projekt überhaupt zu realisieren. Allerdings gehen wir davon aus, dass die Kantone in die weitere Konkretisierung des CST direkt einbezogen sein werden damit die offenen Fragen mit ihnen gemeinsam geklärt werden.

### 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)?

- Zum Plangenehmigungsverfahren fordern wir eine Ergänzung bei Art. 10 Abs. 6:  
„Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:  
*c. die optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem, die nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Glieder der Logistikkette, die weitere Verlagerung auf die Schiene und ein nennenswerter Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene sichergestellt sind.*“
- Zum Vorschlag eines neuen Sachplans Verkehr begrüsst der SGB, dass mit diesem Instrument eine starke koordinierende Funktion des Bundes möglich wäre und die enge Mitwirkung und Zusammenarbeit der Kantone gewährleistet wäre.
- Wir unterstützen, dass der Bund es mittels rechtlicher Grundlagen ermöglicht, das Projekt zu konkretisieren, wozu auch die klare Einschätzung der Kantone gehört, ob sie in dem CST-Projekt einen Nutzen erkennen. Es ist allerdings auch Aufgabe des Bundes, dafür zu sorgen, dass die öffentliche Hand im Verlauf der Projektplanung nicht unter Zugzwang gerät, wenn sich herausstellen sollte, dass die private Trägerschaft nicht in der Lage ist, die Mittel für die Realisierung des Projekts bereitzustellen.



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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

JA-

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

JA.

c. 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 die Verantwortung der Kantone/Gemeinden verbleibt?

JA.

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

JA, unbedingt. Wir sprechen hier von einem invasiven Eingriff in den Untergrund.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

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

Das Nebeneinander der bestehenden und der neuen geplanten Infrastruktur wird kaum beleuchtet. Das bestehende Angebot der Zugangspunkte für den Schienengüterverkehr in der Fläche wird dauernd reduziert. Bei CST wird ein neues, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Infrastrukturprojekt propagiert, dessen letzte Meile via Strassennetz konzipiert ist. Der SGB fordert den Bund zu weiteren Abklärungen auf:


Gewünscht wird eine Zusammenstellung von neuen konzeptionellen Ansätzen einer koordinierenden Verkehrsorganisation auf der bestehenden Infrastruktur von Schiene und Strasse (Glättung von Verkehrsspitzen, Ausdehnung von Fahrverboten auf leichte Lieferwagen und zu Spitzenzeiten in den Städten, Bündelung der Transporte von mehreren Logistikern etc.). Diese müssen mit dem Aufwand für das CST und dessen möglichen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den Städten abgeglichen werden. Und vor diesem Hintergrund muss das weitergehende Engagement des Bundes für das CST beurteilt werden.

CST müsste als Teil des Verkehrs- und Transportangebots den gleichen Bedingungen unterliegen wie die anderen Akteure. Dazu gehören sozialpartnerschaftlich geregelte Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeitenden, die in einem Gesamtarbeitsvertrag verankert sind.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**

  
Pierre-Yves Maillard

  
Dore Heim

Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 4. Juli 2019 sgv-KI/ds

## **Vernehmlassungsantwort – Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 3. April 2019 lädt uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgV dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Mit dem Gesetzesentwurf werden die Voraussetzungen für ein einheitliches Genehmigungsverfahren geschaffen. So können die unterirdischen Tunnels mit einem vernünftigen Aufwand geplant werden.

### **Der sgV unterstützt das Projekt Cargo Souterrain (CST) und den entsprechenden Gesetzesentwurf.**

Die zunehmende Überlastung des Strassensystems macht innovative Lösungen für die Abwicklung von Warenverkehrsströmen notwendig. Es ist davon auszugehen, dass die Gütermengen, die auf der Strasse und auf der Schiene verschoben werden, zunehmen. Geschaffen werden soll ein unterirdisches Netz, in dem kleine automatische E-Fahrzeuge Güter transportieren können. Bereits 2025 soll mit dem Bau der ersten Teilstrecke Härkingen – Zürich begonnen werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV unterstützt auch die Absicht des Bundes und der Kantone, keine finanziellen Mittel bereitzustellen. Das Projekt soll privatwirtschaftlich umgesetzt werden und Bund sowie Kantone sollen sich als Bewilligungsbehörden darauf beschränken, günstige Rahmenbedingungen für das Projekt zu schaffen.

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

#### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV ist überzeugt, dass mit Blick auf die zunehmenden Warenverkehrsströme das Projekt CST einem Bedürfnis entspricht und für Gewerbe wie Allgemeinheit einen

Schweizerischer Gewerbeverband

Union suisse des arts et métiers

Unione svizzera delle arti e mestieri

bedeutenden Nutzen stiftet. CST dürfte zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten entsprechen, die vermehrt online einkaufen und kleinst- oder kleinere Mengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur Entlastung im Strassenverkehr.

**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?**

Mit dem Vorgehen werden die Voraussetzungen für ein einheitliches Genehmigungsverfahren geschaffen. So können die unterirdischen Tunnels mit einem vernünftigen Aufwand geplant werden, was zu begrüssen ist. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene ist auch notwendig, um Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt und dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Der sgv unterstützt die Zielsetzungen der Vorlage. Eine finanzielle Beteiligung seitens der Kantone oder des Bundes ist nicht wünschenswert. Das Projekt muss privatwirtschaftlich entwickelt und betrieben werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Der sgv ist einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz. In ein paar Jahren können auch andere Anbieter ihre Transportdienstleistungen anbieten, weshalb es nicht zielgerichtet wäre, eine Lex CST zu schaffen. Die Diskriminierungsfreiheit der Infrastruktur ist sicherzustellen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Der sgv ist einverstanden, dass der Bund die Planungsräume vorgibt. Die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung ist zusammen mit den Kantonen vorzunehmen. Alle beteiligten Parteien - Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG - müssen das gewählte Vorgehen mittragen können. Wichtig ist, dass die einzelnen Prozesse zwischen Bund und den Kantonen aufeinander abgestimmt sind. Parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren (Sachplan- und Richtplanverfahren) sind effizienter.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Der sgv unterstützt das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen.

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

Ein Rückbau nicht mehr benötigter Anlagen und Infrastruktur muss verhältnismässig sein. Eine Rückbaupflicht der unterirdischen Tunnels ergibt keinen Sinn und wird vom sgv abgelehnt. Bei den überirdischen Anlagen ist im Einzelfall zu entscheiden. Eine generelle Rückbaupflicht für alle Anlagen lehnt der sgv ab, da die Finanzierung von Projekten unnötig verteuert und erschwert wird.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

**Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)**

Die Bestimmung in Art. 8, wonach Bund und Kantone mindestens zwei Varianten verlangen können, lehnt der sgv ab. Dies würde zu einem nicht vorhersehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand führen. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens darf nicht gefährdet werden.

**Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)**

Der sgv unterstützt das Vorgehen, keine Konzessionen – weder durch den Bund noch durch die Kantone – vorzusehen. Konzessionsverfahren wären zu aufwändig und würden keinen ersichtlichen Mehrnutzen bringen.

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

Nein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy  
Ressortleiter

Hopfenweg 21  
PF/CP 5775  
CH-3001 Bern  
T 031 370 21 11  
info@travailsuisse.ch  
www.travailsuisse.ch

DETEC  
Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral  
Berne  
Courriel : [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Berne, le 10 juillet 2019

## **Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises. Consultation.**

Madame la Conseillère fédérale,  
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir. Nous reprenons ici intégralement la position de notre fédération affiliée Transfair, active dans le service public, en particulier dans le domaine des transports publics, et qui vous est déjà parvenue.

Notre position est très critique sur ce projet et notre position suit le questionnaire de consultation.

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

Travail.Suisse sieht keinen Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport in privater Eigentümerschaft.

Wir sind uns bewusst, dass die Gütermobilität in der Zukunft steigen wird, weil die Bevölkerung und die Wirtschaft entsprechend wachsen werden. Das Projekt CST wäre ein optionaler Schritt in Richtung umweltfreundlicheren Gütertransport (CST würde zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben und damit die Energiewende mit einer verbesserten CO2-Bilanz unterstützen). Aus ökologischer Sicht sieht transfair mögliche positive Wirkungen. Trotzdem bietet das Projekt keine überzeugende ergänzende Alternative zur langfristig ausgelegten Verlagerung der Gütertransporte auf die bereits vorhandene und weiter zu entwickelnde Schieneninfrastruktur. Allgemein erachtet Travail.Suisse dass das Projekt CST zu wenig Nutzen für die Allgemeinheit stiftet. Einen direkten Nutzen aus dem Projekt dürften insbesondere die Logistikbranche und die Bauindustrie ziehen. Der volkswirtschaftliche Nutzen dieses parallelen unterirdischen Netzes wird in Frage gestellt. Travail.Suisse sieht zudem ohne weitere Klärung durch das Projekt kaum Möglichkeiten für eine positive Beschäftigungsentwicklung, weil der Betrieb voll automatisiert ablaufen wird. Wir sehen viel mehr eine Konkurrenzierung des öffentlich finanzierten Schienengüterverkehrs und eine weitere Gefährdung von Stellen in diesem Bereich. Die SBB hat die gesetzliche Pflicht, Gütertransport durchzuführen. Dies sollte weiterhin gefördert werden und nicht durch CST aufgeweicht werden.

Travail.Suisse ist der Meinung, dass Schiene und Strasse bereits heute eine gute Basis für sowohl ergänzende wie auch redundante Mobilitätsangebote für den Güterverkehr darstellen. Die bestehenden Infrastrukturen bieten grundsätzlich genügend Kapazitäten, insbesondere unter Einbezug der Ausbauprogramme für Schiene und Strasse. Zur Sicherung der benötigten Kapazitäten für den Güterverkehr ist eine konsequente Umsetzung oder gezielte Verbesserung bestehender gesetzlicher Instrumente wie z. B. die Sicherung von Trassen für den Güterverkehr einfacher, kostengünstiger und effektiver als ein 33 Milliarden-Projekt.

Das System des Schienengüterverkehrs braucht tatsächlich weiterhin Optimierungsbedarf. Die Gelder von CST könnten in die Schienengüterinfrastruktur fließen. Auf der Schieneninfrastruktur zusammen mit den Infrastrukturbetreiberinnen werden in Zukunft sehr gute Lösungen für den Güterverkehr ermöglicht, mit intelligenten Güterwagen, schnellerer Zustellung und Abholung. Insbesondere SBB Cargo könnte in der City-Logistik mit Zuführung und Abführung von Gütern eine wichtige Rolle spielen. Die Bahnhöfe (Hubs) existieren schon und liegen meistens sehr zentral.

Der heutige Schienengütertransport beinhaltet schon viele Vorteile, die CST auch ins Feld führt: Umweltfreundlichkeit, Verlässlichkeit und Planbarkeit. Die Politik setzt mit dem Ausbauschnitt 2035 und der Unterstützung von Projekten zur Automatisierung und Einführung neuer Technologien im Güterverkehr auf die richtige Karte. Travail.Suisse erachtet das Projekt CST als nicht notwendig. Die Investitionen in die Kapazitäten des Verkehrsträgers Bahn werden das steigende Volumen bewältigen können.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Wie dargestellt sehen wir keinen Bedarf an einem unterirdischen Gütertransport und deshalb erachten wir die Unterstützung des Bundes als nicht prioritär. Für die Güterbahnen sind weiterhin gute Rahmenbedingungen zu erhalten, gerade nach dem Auslaufen der Bundessubventionen. Eine allfällige Hilfestellung des Bundes für Verfahren und Koordination sollte durch CST finanziell abgegolten werden müssen.

**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)?**

Sollte es zu einem Bundesgesetz kommen, erachten wir die Zielsetzungen als sinnvoll.

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

Unter der Prämisse, dass es zu einer Vorlage kommt.

**im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang**

***genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrsschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?***

Ja. Subsidiaritätsprinzip.

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

Ja, wir betrachten diesen Punkt als notwendig. Es ist unerlässlich, dass die Pläne im Plangenehmigungsverfahren nur bewilligt werden, wenn keine wesentlichen öffentlichen Interessen in den Bereichen Sicherheit, Raumplanung, Natur- und Heimatschutz oder Umweltschutz, dagegensprechen. Gerade Bau und Betrieb von unterirdischen Anlagen können zudem Auswirkungen auf den unterirdischen Wasserfluss (Grundwasser) haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

***a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?***

Vielen Dank für die Möglichkeit, weitere Bemerkungen anbringen zu können.

1. Wir betrachten es als fragwürdig, dass die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE, neu RailCom) als Regulierungsbehörde für Differenzen im Zusammenhang mit diesem privaten Transportnetz vorgesehen ist.
2. Wir stellen die Realisierbarkeit von CST in Frage. Ein renditeorientierter Betrieb von CST wirft Fragen auf. Um Kunden für das System zu gewinnen, könnten zu Beginn mit sehr tiefen Transportpreisen eingestiegen werden, dies zum Schaden von bestehenden Transportunternehmen. Eine Tunnelerstellung und die Gewährleistung eines sicheren unterirdischen Betriebs sind anspruchsvoll und kostspielig. Es besteht ein hohes Risiko, dass das Projekt nicht realisiert wird oder nur kurzfristig in Betrieb sein wird. Es besteht die Gefahr, dass viel Geld investiert wird, welches letztlich an anderer Stelle auf die Konsumenten überwälzt würde. Die Herausforderung, das Projekt mit einer gemischten Trägerschaft aus privaten und öffentlichen Akteuren zu entwickeln, erachten wir als ambitionös.

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

Wir gehen nicht davon aus, dass es keinen Wettbewerb zwischen CST und bestehenden Transportinfrastrukturen geben wird. Somit ist der Impact für die Beschäftigten in bestehenden Gütertransportunternehmen nicht klar. Travail.Suisse ist es wichtig, dass in Projekten wie CST, wo es um starke Automatisierung von Infrastruktur und Betrieb geht, die soziotechnischen Themenfelder (Mensch-Technik/ Zusammenarbeit zwischen Menschen und Maschinen) zu untersuchen. Auswirkungen auf die Beschäftigung werden zu wenig beleuchtet.

CST wird wohl privatwirtschaftlich finanziert, hat aber kaum absehbare finanzielle, volkswirtschaftliche und arbeitsmarktliche Konsequenzen auf die Allgemeinheit. Falls das Projekt kommt, findet Travail.Suisse wichtig, dass die Investoren aus der Schweiz die Mehrheitsbeteiligung stellen und man sich nicht ausländischen Launen aussetzen müsste. CST darf nicht zu Verschiebungen von Prioritäten und Entwertungen von öffentlichen Investitionen führen.

Wir treten dafür ein, dass bestehende Gütertransportanlagen unterstützt und neue Konzepte auf der Schiene gefördert werden.

En vous remerciant de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la  
Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Torche', with a stylized flourish at the end.

Denis Torche, responsable du dossier service public



## 5. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG	ACTS AG Bollwerk 4 3001 Bern <a href="mailto:info@actsag.ch">info@actsag.ch</a>
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf <a href="mailto:info@alpeninitiative.ch">info@alpeninitiative.ch</a>
Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana	Strada di Pregassona 33 6963 Pregassona <a href="mailto:acsi@acsi.ch">acsi@acsi.ch</a>
AAE Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG	Neuhofstrasse 4 6340 Baar <a href="mailto:info@aae.ch">info@aae.ch</a>
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI	Wölflistrasse 5 Postfach 47 3000 Bern 22 <a href="mailto:info@auto-schweiz.ch">info@auto-schweiz.ch</a>
Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS	Wölflistrasse 5 Postfach 64 3000 Bern 22 <a href="mailto:info@agvs.ch">info@agvs.ch</a>
Automobil Club der Schweiz ACS	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13 <a href="mailto:acsv@acs.ch">acsv@acs.ch</a>
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7 <a href="mailto:info@bpuk.ch">info@bpuk.ch</a>
BLS AG	Genfergasse 11 3001 Bern <a href="mailto:direktion@bls.ch">direktion@bls.ch</a>
BLS Cargo AG	Bollwerk 27 3001 Bern <a href="mailto:freight@bls.ch">freight@bls.ch</a>

Bertschi AG	Hutmattstrasse 22 5724 Dürrenäsch <a href="mailto:info@bertschi.com">info@bertschi.com</a>
Cargo24 AG	Schlossbergweg 2 5400 Baden <a href="mailto:info@cargo24.ch">info@cargo24.ch</a>
Cargo Forum Schweiz	VAP Ringlikerstrasse 70 Postfach 31 8142 Uitikon <a href="mailto:furrer.vap@bluewin.ch">furrer.vap@bluewin.ch</a>
Club der Autofreien Schweiz Herr Samuel Bernhard	Quellenstrasse 27 8005 Zürich <a href="mailto:info@clubderautofreien.ch">info@clubderautofreien.ch</a>
Contargo AG	Grenzstrasse 149 4019 Basel <a href="mailto:holger.bochow@contargo.ch">holger.bochow@contargo.ch</a>
Coop Schweiz (Basel)	Thiersteinerallee 12 Postfach 4002 Basel <a href="mailto:info@coop.ch">info@coop.ch</a>
Crossrail	Hofackerstrasse 1 4132 Muttenz <a href="mailto:info@crossrail.ch">info@crossrail.ch</a>
ECOPOP, Vereinigung Umwelt und Bevölkerung	Postfach 14, 5078 Effingen <a href="mailto:sekretariat@ecopop.ch">sekretariat@ecopop.ch</a>
Erdöl-Vereinigung EV	Spitalgasse 5 8001 Zürich <a href="mailto:info@erdoel.ch">info@erdoel.ch</a>
Fachverband Infra	Weinbergstrasse 49 Postfach 8042 Zürich <a href="mailto:info@infra-schweiz.ch">info@infra-schweiz.ch</a>

Fédération romande des consommateurs FRC	Rue de Genève 17 CP 6151 1002 Lausanne <a href="mailto:info@frc.ch">info@frc.ch</a>
Fédération des Entreprises Romandes	98, rue de Saint-Jean Case postale 5278 1211 Genève <a href="mailto:fer-ge@fer-ge.ch">fer-ge@fer-ge.ch</a>
Fenaco Genossenschaft	Hauptsitz fenaco Erlachstrasse 5 Postfach CH-3001 Bern <a href="mailto:region.mittelland@fenaco.com">region.mittelland@fenaco.com</a>
Galliker Transport AG	Cargo Logistics Kantonsstrasse 2 CH-6246 Altishofen <a href="mailto:kd@galliker.com">kd@galliker.com</a>
Groupement Fer	Groupement Fer Postfach CH-4002 Basel <a href="mailto:office@groupement-fret.ch">office@groupement-fret.ch</a>
GS1 Schweiz	Monbijoustrasse 68 3007 Bern <a href="mailto:info@gs1.ch">info@gs1.ch</a>
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV	Steinerstrasse 35 3006 Bern <a href="mailto:giorgio.tuti@sev-online.ch">giorgio.tuti@sev-online.ch</a>
Handelskammer beider Basel	Aeschenvorstadt 67 Postfach 4010 Basel <a href="mailto:info@hkbb.ch">info@hkbb.ch</a>
Hauptstadtregion Schweiz	Fliederweg 10 Postfach 575 3000 Bern 14 <a href="mailto:info@hauptstadtregion.ch">info@hauptstadtregion.ch</a>

Hauseigentümerverband Schweiz (HEV)	Seefeldstrasse 60 Postfach 8032 Zürich <a href="mailto:info@hev-schweiz.ch">info@hev-schweiz.ch</a>
Hochrheinterminal	Hochrhein Terminal AG Ostzelg 212 CH-5465 Mellikon <a href="mailto:info@hochrheinterminal.ch">info@hochrheinterminal.ch</a>
Hupac Intermodal AG	Viale R. Manzoni 6 6830 Chiasso <a href="mailto:info@hupac.ch">info@hupac.ch</a>
IG Private Terminalbetreiber	c/o Swissterminal AG Flachsackerstrasse 7 4402 Frenkendorf <a href="mailto:info@swissterminal.com">info@swissterminal.com</a>
IMS Rail	IMS RAIL SWITZERLAND AG Margarethenstraße 38 CH-4002 Basel <a href="mailto:sales.ch@intercontainer.eu">sales.ch@intercontainer.eu</a>
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Postfach 1554 4001 Basel <a href="mailto:stephan.maurer@igoev.ch">stephan.maurer@igoev.ch</a>
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	Postfach 9001 St. Gallen <a href="mailto:sekretariat.ostschweiz@igoev.ch">sekretariat.ostschweiz@igoev.ch</a>
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA	Spitalgasse 32 3000 Bern 7 <a href="mailto:info@litra.ch">info@litra.ch</a>
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IgöV	29, avenue Ste-Cécile 1217 Meyrin <a href="mailto:igoev@igoev.ch">igoev@igoev.ch</a>
Interessengemeinschaft SwissMetro-NG	Flüestrasse 2, 5313 Klingnau Tel. +41 56 245 10 32 <a href="mailto:info@swissmetro-ng.org">info@swissmetro-ng.org</a>

Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz c/o Migros-Genossenschafts-Bund Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Josefstrasse 214 Postfach 1766 8005 Zürich <a href="mailto:igdhs@crkom.ch">igdhs@crkom.ch</a>
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz Güterverkehr Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Thomas Mahrer Geschäftsführer Postfach 2550 4002 Basel <a href="mailto:Thomas.Mahrer@coop.ch">Thomas.Mahrer@coop.ch</a>
Industrie und Handelskammer Zentralschweiz	Kapellplatz 2 6002 Luzern <a href="mailto:info@ihk.ch">info@ihk.ch</a>
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7 <a href="mailto:info@koev.ch">info@koev.ch</a>
Konferenz der Schweizer Denkmalpfleger(innen) KSD c/o BauSatz GmbH	Heinrichstrasse 48 8005 Zürich <a href="mailto:info@bausatzgmbh.ch">info@bausatzgmbh.ch</a>
Lärmliga Schweiz	c/o kommunikationsberater.ch Kanzleistrasse 126 8004 Zürich <a href="mailto:info@laermliga.ch">info@laermliga.ch</a>
Les Routiers Suisses	Rue de la Chocolatière 26 1026 Echandens <a href="mailto:dpiras@routiers.ch">dpiras@routiers.ch</a>
Metropolitan Konferenz Zürich Walter Schenkel c/o synergo	Grubenstrasse 12 Postfach 5284 8045 Zürich <a href="mailto:info@metropolitanraum-zuerich.ch">info@metropolitanraum-zuerich.ch</a>
Migros-Genossenschafts-Bund	Limmatstrasse 152 8005 Zürich <a href="mailto:recht@mgb.ch">recht@mgb.ch</a>

Naturfreunde Schweiz	Pavillonweg 3 3012 Bern <a href="mailto:info@naturfreunde.ch">info@naturfreunde.ch</a>
Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskantlei Basel-Land	Postfach 4410 Liestal <a href="mailto:nordwestschweiz@igoev.ch">nordwestschweiz@igoev.ch</a>
Planzer Transport AG	Lerzenstrasse 14 8953 Dietikon <a href="mailto:info@planzer.ch">info@planzer.ch</a>
Post CH AG Corporate Center	Wankdorfallee 4 3030 Bern <a href="mailto:rsd@post.ch">rsd@post.ch</a>
procure.ch Fachverband für Einkauf und Supply Management	Laurenzenvorstadt 90 Postfach 3820 5001 Aarau <a href="mailto:contact@procure.ch">contact@procure.ch</a>
Pro Bahn Schweiz	8000 Zürich <a href="mailto:info@pro-bahn.ch">info@pro-bahn.ch</a>
Pro Natura	Dornacherstrasse 192 Postfach 4018 Basel <a href="mailto:mailbox@pronatura.ch">mailbox@pronatura.ch</a>
Pro Swissmetro	Postfach 7006 Chur <a href="mailto:info@swissmetro.ch">info@swissmetro.ch</a>
OUESTRAIL	Rue du Brise-vent 5 2800 Delémont <a href="mailto:ouestrail@bluewin.ch">ouestrail@bluewin.ch</a>
railCare AG	railCare AG Altgraben 23 4624 Härkingen <a href="mailto:info@railcare.ch">info@railcare.ch</a>

RAIpin AG	Belchenstrasse 3 Postfach 4601 Olten <a href="mailto:info@ralpin.com">info@ralpin.com</a>
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Fachbereich Verkehr Holzikofenweg 22 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@bernmittelland.ch">info@bernmittelland.ch</a>
Region St.Galler Rheintal	ri.nova Impulszentrum Alte Landstrasse 106 9445 Rebstein <a href="mailto:info@rheintal.com">info@rheintal.com</a>
Rhätische Bahn RhB	Bahnhofstrasse 25 Postfach 7002 Chur <a href="mailto:contact@rhb.ch">contact@rhb.ch</a>
Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)	Christoffelgasse 5 3003 Bern <a href="mailto:info@ske.admin.ch">info@ske.admin.ch</a>
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation	Hilfikerstrasse 1 3000 Bern 65 <a href="mailto:stellunqnahmen@sbb.ch">stellunqnahmen@sbb.ch</a>
SBB Cargo	Bahnhofstrasse 12 4600 Olten <a href="mailto:cargo@sbbcargo.com">cargo@sbbcargo.com</a>
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (sia)	Selnaustrasse 16 Postfach 8001 Zürich <a href="mailto:ius@sia.ch">ius@sia.ch</a>
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI	Vadianstrasse 37 Postfach 9001 St.Gallen <a href="mailto:info@svi.ch">info@svi.ch</a>
Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 4019 Basel <a href="mailto:info@portof.ch">info@portof.ch</a>

Schweizerische Südostbahn SOB	Bahnhofplatz 1a 9001 St. Gallen <a href="mailto:info@sob.ch">info@sob.ch</a>
Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Dufourstrasse 40a 9000 St. Gallen <a href="mailto:christian.laesser@unisg.ch">christian.laesser@unisg.ch</a>
Schweizerische Vereinigung der kantonalen Grundstückbewertungsexperten SVKG	c/o Kantonales Steueramt Sektion Grundstückschätzung Telli-Hochhaus 5004 Aarau <a href="mailto:info@svkg.ch">info@svkg.ch</a>
Schweizerischer Baumeisterverband	Weinbergstr. 49 Postfach 8042 Zürich <a href="mailto:kommunikation@baumeister.ch">kommunikation@baumeister.ch</a>
Schweizerischer Bund für Naturschutz SBN Pro Natura	Postfach 4018 Basel <a href="mailto:mailbox@pronatura.ch">mailbox@pronatura.ch</a>
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern <a href="mailto:astag@astag.ch">astag@astag.ch</a>
Schweizerischer Verband der Umwelfachleute	Brunngasse 60 Postfach 3000 Bern 8 <a href="mailto:info@svu-asep.ch">info@svu-asep.ch</a>
Secrétariat SEV Romand	Avenue d'Ouchy 9 1006 Lausanne <a href="mailto:sev-lausanne@sev-online.ch">sev-lausanne@sev-online.ch</a>
Spedlogswiss Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen	Elisabethenstrasse 44 Postfach 4002 Basel <a href="mailto:office@spedlogswiss.com">office@spedlogswiss.com</a>
Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz SL	Schwarzenburgstrasse 11 3007 Ber <a href="mailto:info@sl-fp.ch">info@sl-fp.ch</a>



Stiftung für Konsumentenschutz SKS Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23 <a href="mailto:info@konsumentenschutz.ch">info@konsumentenschutz.ch</a>
Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz PUSCH	Hottingerstrasse 4 Postfach 211 8024 Zürich <a href="mailto:mail@umweltschutz.ch">mail@umweltschutz.ch</a>
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22 <a href="mailto:info@strasseschweiz.ch">info@strasseschweiz.ch</a>
Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz	Postfach 3001 Bern <a href="mailto:medien@staedte-allianz.ch">medien@staedte-allianz.ch</a>
Swissgrid AG	Werkstrasse 12 CH-5080 Laufenburg <a href="mailto:info@swissgrid.ch">info@swissgrid.ch</a>
SWISSRAIL Industry Association	Effingerstrasse 8 Postfach 7948 3001 Bern <a href="mailto:michaela.stoeckli@swissrail.com">michaela.stoeckli@swissrail.com</a>
Swiss Shippers Council	Place de la Riponne 1 Case postale 1346 1001 Lausanne <a href="mailto:info@swiss-shippers.ch">info@swiss-shippers.ch</a>
Swiss Terminal	Swissterminal AG Flachsackerstrasse 7 4402 Frenkendorf <a href="mailto:info@swissterminal.com">info@swissterminal.com</a>
Terco SA	Terminal Combiné Chavornay SA 1373 Chavornay <a href="mailto:info@terco.ch">info@terco.ch</a>
Transfracht (TFG)	Baslerstrasse 44 4600 Olten <a href="mailto:info@transfracht.ch">info@transfracht.ch</a>

Touring Club der Schweiz (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier <a href="mailto:moreno.volpi@tcs.ch">moreno.volpi@tcs.ch</a>
transfair	Hopfenweg 21 Postfach 3000 Bern 14 <a href="mailto:info@transfair.ch">info@transfair.ch</a>
Transwaggon	Gotthardstrasse 14 6304 Zug <a href="mailto:info@transwaggon.ch">info@transwaggon.ch</a>
Transfracht mbH CO KG	Baslerstrasse 44 4600 Olten <a href="mailto:swissmail@transfracht.com">swissmail@transfracht.com</a>
Trasse Schweiz AG	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@trasse.ch">info@trasse.ch</a>
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici	Dählhölzliweg 12 3000 Bern 6 <a href="mailto:info@voev.ch">info@voev.ch</a>
Verband der verladenden Wirtschaft VAP	Postfach 31 8142 Uitikon <a href="mailto:furrer.vap@bluewin.ch">furrer.vap@bluewin.ch</a>
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF	Hardhof 38 8064 Zürich <a href="mailto:praesident@vslf.com">praesident@vslf.com</a>
Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)	Effingerstrasse 1 Postfach 6916 3001 Bern <a href="mailto:info@vsmr.ch">info@vsmr.ch</a>
Verband Schweizer Markt- und Sozialforschung (vsms) Barbara Felix	Langackerstrasse 5 8057 Zürich <a href="mailto:info@vsms-asms.ch">info@vsms-asms.ch</a>

Verein Schweizerischer Archivarinnen und Archivare	Sekretariat c/o Büro Pontri GmbH Solothurnstrasse 13 Postfach 3322 Urtenen-Schönbühl <a href="mailto:urg-lda@vsa-aas.ch">urg-lda@vsa-aas.ch</a>
Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG)	Bundesgasse 20 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:mail@vkf.ch">mail@vkf.ch</a>
Vereinigung der Strassenverkehrsämter	Thunstrasse 9 Postfach 3000 Bern 6 <a href="mailto:info@asa.ch">info@asa.ch</a>
Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)	Sihlquai 255 8005 Zürich <a href="mailto:info@vss.ch">info@vss.ch</a>
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern <a href="mailto:vcs@verkehrsclub.ch">vcs@verkehrsclub.ch</a>
Waldwirtschaft Schweiz (WVS)	WaldSchweiz Rosenweg 14 4501 Solothurn <a href="mailto:info@waldschweiz.ch">info@waldschweiz.ch</a>
Wascosa AG	Werfestrasse 4 6005 Luzern <a href="mailto:info@wascosa.ch">info@wascosa.ch</a>
Wettbewerbskommission WEKO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern <a href="mailto:weko@weko.admin.ch">weko@weko.admin.ch</a>
World Wildlife Fund Schweiz WWF	Hohlstrasse 110 Postfach 8010 Zürich <a href="mailto:service-info@wwf.ch">service-info@wwf.ch</a>
WRS Widmer Rail Services	Haus am Dorfpark 6374 Buochs <a href="mailto:administration@w-r-s.ch">administration@w-r-s.ch</a>

Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs

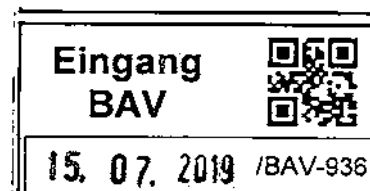
Seidenhofstrasse 2,  
Postfach 4306  
6002 Luzern  
[oev@zrk.ch](mailto:oev@zrk.ch)



Baden-Dättwil, 02.07.2019

AF-Consult Switzerland AG  
Täferstrasse 26  
CH-5405 Baden  
Tel. +41 56 483 12 12  
Fax. +41 56 483 12 55  
info.ch@afconsult.com

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern



### **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Als Ingenieurunternehmung, die weltweit an innovativen Lösungen für die sich stellenden Herausforderungen arbeitet, sind wir deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die



Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schieneneverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schieneneverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und

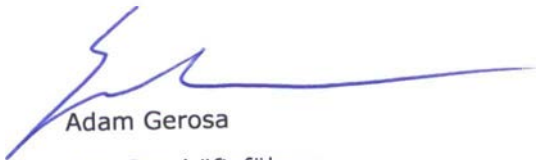


Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

Freundliche Grüsse

AF-Consult Switzerland Ltd



  
Adam Gerosa  
Stv. Geschäftsführer

  
Roland Roth  
Leiter Finanzen und Dienste



## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.





**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:  
a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.



Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

- b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel



scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.



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

Nein.

Elektronisch verschickt an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Altdorf, 10. Juli 2019

**Stellungnahme der Alpen-Initiative zum «Bundesgesetz über den unterirdischen  
Gütertransport»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen  
Gütertransport Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fra-  
genkataloges dar.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren  
Prozess der Vorlage.

Freundlichen Grüsse



Jon Pult  
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann  
Koordinator Bundespolitik

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Die Alpen-Initiative begrüsst die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives Gütertransportsystem, welches zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger beitragen kann. Wir sehen in diesem Projekt die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes und umweltverträglicheres und damit nachhaltigeres System zu verlagern. CST muss daher in erster Linie mit dem Ziel eines umweltfreundlicheren Güterverkehrs umgesetzt werden. Das Projekt soll nicht dazu dienen, aufgrund einer Kapazitätssteigerung immer mehr Güter zu transportieren.

Kurz- und mittelfristig sind Massnahmen wie eine höhere Bepreisung von Treibstoffen, eine Erhöhung der LSV und ähnliches notwendig für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene. Langfristig kann mit CST ein zweites umweltschonendes Gütertransportsystem als Ergänzung zur Schiene entstehen.

CST sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selbst stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung von Gütern, die Feinverteilung effizienter vorzunehmen und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung betrachten wir als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr. Auf diese Weise kann CST eine Chance bieten, um durch ein energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss weiter zu senken.

Unsere Zustimmung zu CST gilt unter der Voraussetzung, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen geringen Energieverbrauch ausweist, erneuerbar betrieben wird und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Zudem darf der geplante 24/7 Betrieb keinesfalls zu einer Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes für Lastwagen führen.

Das vorliegende Konzept ist eine begrüssenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es nicht bindend. Es ist daher von zentraler Bedeutung mit entsprechenden Vorgaben sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden.

### *2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?*

Ja, es macht Sinn, für unterirdische kantonsübergreifende Gütertransportanlagen ein solches Plangenehmigungsverfahren (PGV) anzubieten. Um Planungssicherheit für ein so grosses Projekt zu erlangen, ist ein einheitliches PGV auf Bundesebene notwendig. Mit einem solchen einheitlichen Verfahren wird die koordinierte Entwicklung sichergestellt, gelten schweizweit dieselben Bedingungen (einheitliche Umsetzung über die Kantongrenzen hinweg), wird sichergestellt, dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden und es wird das öffentliche Interesse berücksichtigt (insb. die Umweltschutz- und Raumplanungsinteressen).

Wichtig ist zudem, dass insbesondere die Kantone frühzeitig in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte eingebunden werden – was mit einem PGV sichergestellt wird.

Grundsätzlich gilt aber festzuhalten, dass ein solches PGV nur ökologisch und raumplanerisch sinnvollen unterirdischen Gütertransportsystemen vorbehalten sein soll. Es darf nicht sein, dass über dieses Gesetz fossilbetriebene oder nicht erneuerbar angetriebene Transportsystemen ermöglicht werden.

*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)?*

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage in den Bereichen Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen einverstanden. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, die Rolle der Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde wahrzunehmen.

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

*a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Ja.

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

Ja.

*c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Ja.

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

Ja, unbedingt. Bei einem solchen Projekt, welches gewisse Risiken birgt, sollten Bund und Kantone penibel darauf schauen, dass nicht die öffentliche Hand diese Risiken trägt.

Wird ein aufwändiges Bauwerk wie CST erstellt, so muss zudem der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist hochgradig ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu erbauen und diese im Fall eines Konkurses stillzulegen oder zurückzubauen. Wir fordern aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht.

*5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Um Umweltauswirkungen zu minimieren und graue Energie zu sparen müssen CST und andere Infrastrukturprojekte koordiniert geplant und wenn möglich integriert gebaut werden. So könnten bspw. Hochspannungsleitungen innerhalb des CST-Projektes in den Boden verlegt werden.

Beim Bau von CST sollten möglichst kleine Eingriffe in die Umwelt und Natur das Ziel sein. Dabei ist bspw. der Aushub lokal zu verwenden und wenn immer möglich mit der Bahn zu transportieren.

*a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Die Abwicklung und Bearbeitung des Plangenehmigungsverfahrens durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird personelle Ressourcen innerhalb des BAV benötigen. Auch wenn das BAV diesen Aufwand möglichst schlank zu halten plant, darf das Projekt nicht zur Reduktion anderer Tätigkeiten des BAV führen.

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

Siehe Ausführungen zu Punkt 4.d.



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Bern, 14. Juni 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 03. April 2019 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eröffnet. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Die nachfolgende Stellungnahme wurde am 13. Juni 2019 vom Vorstand der BPUK verabschiedet. Eine Konsolidierung fand mit den von CST hauptbetroffenen Kantonen AG, BE, SO und ZH statt, jedoch nicht mit den übrigen Kantonen. Es sei deshalb ergänzend auf die einzelnen kantonalen Stellungnahmen hingewiesen.

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

Die zunehmende Belastung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur, die damit verbundenen negativen Umweltfolgen und das prognostizierte Wachstum beziehungsweise der Strukturwandel des Logistiksektors bedingen innovative, effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Warenverkehrsströme. Die Idee der ohne öffentliche Mittel auskommenden CST erscheint in diesem Zusammenhang als vielversprechend, zumal das geplante unterirdische Tunnelsystem nicht nur als Transportkanal, sondern auch als «Pufferraum» für zu transportierende Güter dienen soll. Die Ziele und damit auch die Vision der unterirdischen Güterlogistik, wie sie CST vorschwebt, liegen im Interesse der Kantone, weshalb die BPUK und die betroffenen Kantone bereits seit 2016 mit der privaten Trägerschaft und dem Bund an einer Weiterentwicklung von CST arbeiten. Dabei wurde von kantonalen Seite stets betont, dass eine Integration des Projekts in die regionale Verkehrsplanung erst möglich sein wird, wenn die Standortevaluation und -sicherung weiter fortgeschritten sind und insbesondere für die City-Logistik konkrete Lösungsvorschläge vorliegen. Aktuell ist das Projekt in den erwähnten Punkten noch nicht soweit, als dass

die BPUK das Konzept von CST abschliessend beurteilen kann. Der Vorstand der BPUK unterstützt jedoch die gesetzliche Grundlage, welche als Voraussetzung für die weiteren Arbeiten an CST gilt.

Der Entscheid des Bundes sich nicht explizit hinter die eigene Gesetzesvorlage zu stellen und das weitere Vorgehen stattdessen von der Haltung der Kantone und der Logistikbranche abhängig zu machen, löst bei den Kantonen hingegen Irritation aus und dürfte auch die Investoren von CST verunsichern. Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Dies gilt umso mehr, als im Gesetz auf Art. 81 der Bundesverfassung Bezug genommen wird, wonach der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben beziehungsweise ihre Errichtung unterstützen kann. Die BPUK erwartet, dass sich der Bundesrat nun rasch und eindeutig positioniert.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Die BPUK hat seit Beginn der Diskussionen rund um CST stets den Standpunkt vertreten, dass eine kantonsübergreifende Infrastruktur zwingend ein einziges, bundesrechtliches Bewilligungsverfahren voraussetzt, dabei jedoch ein frühzeitiger Einbezug und eine aktive Mitgestaltung der betroffenen Kantone erfolgen muss. Wir begrüssen ausdrücklich, dass der Bund diesem Anliegen mit Art. 3 des E-UGüTG Folge leistet. Aus Sicht der BPUK müsste der Bund die Anlage jedoch zusätzlich konzessionieren (vgl. Bemerkungen Seiten 6-7).

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Im Grundsatz ist die BPUK mit den Zielsetzungen einverstanden. Dem Prinzip, dass die planerischen Grundlagen stufengerecht mit dem Sachplan auf Bundesebene und den Richtplänen auf Kantonsebene gelegt werden und der Bund die Anlagen des Gütertransportsystems sodann mit einem Plangenehmigungsverfahren genehmigt, kann zugestimmt werden. Gleichzeitig bestehen in den Kantonen weiterhin unterschiedliche Einschätzungen zu den Verfahrensrisiken und den Erfolgsaussichten, dies angesichts der höchst anspruchsvollen Koordination mehrerer paralleler Richtplan- und allenfalls Nutzungsplanverfahren und der jeweils notwendigen Entscheide in den Standortkantonen für ein Bundesnetz (vgl. dazu auch Frage 4b).

Wir stützen den Entscheid des Bundes, für Planung, Bau, und Betrieb von unterirdischen Güteranlagen keine finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen und sich darauf zu beschränken, günstige Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Angebote zu schaffen. Die BPUK hat sich diesbezüglich von Beginn weg für eine klare Rollenteilung eingesetzt. Unterirdische Güteranlagen sind privatwirtschaftlich zu finanzieren. Bund und Kantone beschränken sich auf ihre Aufgaben als Bewilligungsbehörden und lehnen eine finanzielle Beteiligung ausdrücklich ab.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. Ein allgemeingültiger Erlass ist zukunftsfähiger als ein Spezialgesetz für CST. Es ist prinzipiell zu begrüssen, dass verschiedene Betreiber unterirdische Gütertransportanlagen erstellen und betreiben können, solange sich daraus keine Doppelspurigkeiten ergeben. Darüber hinaus ist ein allgemeingültiges Gesetz Grundvoraussetzung für eine funktionierende Kompatibilität zwischen verschiedenen Anbietern beziehungsweise deren Anlagen. Allerdings geht weder aus dem Gesetz noch dem Begleitbericht hervor, was genau unter Kompatibilität verstanden wird und wie weit diese reichen soll. Dies gilt es zu präzisieren.

Die Absicht des Bundes, mit einem allgemeingültigen Gesetz den diskriminierungsfreien Zugang zu unterirdischen Beförderungsleistungen sicherzustellen, ist im Grundsatz nachvollziehbar – zumindest solange dieser allein die Nutzung der unterirdischen Transportanlage(n) beinhaltet. Wird darunter auch der Zugang zu Hubs für die anschliessende Feinverteilung der Waren gefasst, läuft ein diskriminierungsfreier Zugang hingegen Gefahr, die angestrebten Verkehrsentlastungen zu torpedieren, wenn die Lieferungen auf der letzten Meile nicht hinreichend gebündelt und effizient zugeliefert werden. Die BPUK sieht es deshalb als unerlässlich an, die funktionierende Feinverteilung (City-Logistik) sicherzustellen bevor die definitive Plangenehmigung erteilt wird.

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

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

Grundsätzlich wird im E-UGüTG ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vorgeschlagen. Der Entwurf beschränkt sich richtigerweise auf die wesentlichen Rahmenbedingungen. Ergänzend sind aber folgende wichtige Anforderungen zu beachten:

Die Stufengerechtigkeit ist strikt zu gewährleisten. Redundanzen zwischen den Instrumenten sind zu vermeiden. Festlegungen aus dem Sachplan sind nicht in den Richtplan zu übernehmen (oder höchstens als Teil der Ausgangslage als Hinweis darzustellen). Für die Aufnahme in den Richtplan sind lediglich Festlegungen vorzusehen, die den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, um die raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe sicherzustellen. Dabei kann es durchaus vorkommen, dass die Inhalte im Sachplan und im Richtplan nicht denselben Koordinationsstand aufweisen (z.B. wenn im Sachplan Planungspereimeter für die Hubs festgesetzt sind, auf Ebene Richtplan aber noch zwischen mehreren möglichen Standorten gewählt werden muss und die Standorte deshalb als Zwischenergebnis aufgenommen werden).

**Antrag:** Im Erläuterungsbericht ist auf diese Anforderungen hinzuweisen.

Weil die konkrete räumliche Festlegung der Anlagen nicht auf Sachplanebene erfolgt, muss die Erarbeitung der kantonalen Richtplaninhalte inhaltlich und zeitlich koordiniert erfolgen, damit ein konsistentes System entsteht und den zuständigen kantonalen Behörden aufeinander abgestimmte Beschlüsse beantragt werden können. Diese Koordinationsfunktion ist dem BAV zu überbinden; dies ist im Gesetz festzulegen.

**Antrag:** Die Koordinationsfunktion des BAV für die Erarbeitung der kantonalen Richtpläne ist im Gesetz festzuschreiben.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Wir stimmen der vorgeschlagenen Aufgabenteilung grundsätzlich zu, weil zum Beispiel die Verkehrserschliessung aus lokaler und regionaler Sicht geregelt werden muss. In der Frage sind jedoch nur die unterirdischen Gütertransportanlagen sowie die damit angeschlossenen Zugänge erwähnt. Es ist jedoch auch denkbar, dass ein zukünftiges Gütertransportsystem oberirdische Streckenabschnitte vorsieht. In diesem Fall sind auch diese durch das PGV zu erfassen. Keine Erwähnung finden ferner die Deponieanlagen für den Aushub. Auch diese müssen Teil der Plangenehmigung sein, wie dies auch in Art. 10 Abs. 8 des E-UGüTG vorgesehen ist. Die Aushubentsorgung wäre ferner als Teil der räumlichen Abstimmung (Art. 5 RPV) bereits vorausgehend im Rahmen der Sach- und der Richtplanung stufengerecht zu thematisieren (vgl. auch Hinweis zu Art. 22 auf Seite 6).

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

**Antrag:** Der Begriff der «Anlage» ist zu klären und im ganzen Gesetz konsistent zu verwenden.

In diesem Zusammenhang sind auch die Anforderungen für die Aufnahme in den Richtplan zu klären: Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Die Formulierung in Art. 6 Abs. 2 E-UGüTG unterwirft *alle* Anlagen der Richtplanpflicht. Es kann aus unserer Sicht durchaus sein, dass gewisse untergeordnete Anlagen keine gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben und eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan nicht stufengerecht wäre.

**Antrag:** Die Richtplanpflicht ist in diesem Sinn zu präzisieren.

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

Ja. Ein privatwirtschaftliches Projekt in der Grössenordnung einer unterirdischen Gütertransportanlage birgt finanzielle Risiken, die bei einem Scheitern nicht auf die öffentliche Hand beziehungsweise die Steuerzahler abgewälzt werden dürfen. Gemäss Art. 25 des Gesetzesentwurfs entscheidet die zuständige Behörde, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird. Die BPUK erachtet es als unerlässlich, dass ein solcher Entscheid in Absprache mit den betroffenen Kantonen gefällt wird. Ausserdem muss nebst einem Rückbau auch eine kostenlose Übernahme von Anlagen oder Anlagebestandteilen durch die öffentliche Hand möglich sein. Das gilt insbesondere, wenn Tunnel nicht nur der Beförderung von Gütern dienen, sondern z.B. auch Strom- oder Telekommunikationsleitungen enthalten.

**Antrag:** Art. 25 Absatz 1 ist wie folgt zu präzisieren: Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen, sofern die betroffenen Kantone oder der Bund nicht zu einer Übernahme der Anlage oder einzelner Anlagebestandteile bereit sind. Werden die Anlagen entfernt, entscheidet die zuständige Behörde in Absprache mit den betroffenen Kantonen inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Zu einzelnen Artikeln des E-UGüTG haben wir die folgenden weiteren Bemerkungen:

Art. 6 Abs. 3: Wir begrüssen die Möglichkeit, dass der Bundesrat im Notfall Fristen für die Richtplanung setzen kann, wenn sonst kein konsistentes Transportsystem entstehen kann. Allerdings fordern wir, dass dieses Mittel nur als letzter Ausweg ergriffen und die Zusammenarbeit mit den Kantonen bereits in der Erarbeitung der Sachplaninhalte intensiv wahrgenommen wird. Legt ein Kanton die Linienführung einer unterirdischen Gütertransportanlage nicht innert der gesetzten Frist fest, kann der Bund dies gemäss Art. 6 Abs. 3 im Sachplan tun. Das erscheint grundsätzlich sinnvoll. Jedoch muss dieses Recht im Notfall auch für die übrigen Anlagen – insbesondere die Hubs – gelten. Ansonsten besteht die Gefahr, dass ein Kanton lediglich unterirdisch durchquert wird und keine Anschlüsse an das System aufweist.

**Antrag:** In diesem Sinn sind Art. 6 Abs. 3 und die dazu gehörenden Erläuterungen umzuformulieren resp. zu ergänzen.

Art. 7 Abs. 1, letzter Satz: Die Anforderung, dass «Konflikt- und *Optimierung*spotential» aufgezeigt werden soll, ist verwirrend. Ein Unternehmen soll sinnvollerweise kein Projekt einreichen, das (ungenutztes) Optimierungspotenzial aufweist. Daher ist eine Neuformulierung erwünscht. Diese soll sich an Art. 2 und 3 RPG orientieren und eine entsprechende Berichterstattung fordern. Darin soll u.a. dargelegt werden,

wie und nach welchen Kriterien das Unternehmen zu diesen Räumen (Korridoren, Perimeter) kommt, wie mit welchen betroffenen Interessen umgegangen wird usw.

**Antrag:** Der letzte Satz Art. 7 Abs 1 ist in diesem Sinn neu zu formulieren.

Art. 7 Abs. 2: Dieser Artikel ist unklar formuliert: Was ist mit «geeigneten Räumen» gemeint? Sind es Räume, die aus Sicht des Betreibers geeignet sind? Oder im Hinblick auf die Verkehrsplanung respektive einer übergeordneten Sicht? Zudem: An wen richtet der Bundesrat welche Aufträge?

**Antrag:** Art. 7 Abs. 2 ist zu präzisieren.

Art. 22: Es ist nicht die Aufgabe der Kantone, für ein Unternehmen neue, in der Nähe befindliche Ablage- und Lagerstandorte zu suchen. Der Umgang mit der Aushubentsorgung ist Aufgabe des Unternehmens (Verursacherprinzip). Reicht das kantonale Deponievolumen nicht aus, sind neue Deponiestandorte im PGV festzulegen (ev. auch in der Sachplanung). Die vertraglich oder rechtlich gesicherte Nutzung von Deponiestandorten für die Entsorgung des Aushubs ist beim Start des PGV vorzulegen. Ob hierzu vorausgehend Standorte im Richtplan oder der Nutzungsplanung auszuscheiden sind, muss offenbleiben. Bereits bestehende kantonale Regelungen zur Aushubentsorgung (Standorte im Richtplan, Vorgaben zum Transport) sind einzuhalten. Der Umgang mit dem Aushub- und Ausbruchmaterial wird im Sachplan noch zu vertiefen sein.

**Antrag:** Art. 22 ist so umzuformulieren, dass die Verantwortung für die Sicherung der Entsorgung Sache des Unternehmens ist. Dieses orientiert sich dabei an den Vorgaben der Kantone.

Art. 24 Abs. 1: Was ist mit «nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienend» gemeint? Hier sind Präzisierungen erwünscht, zumindest in den Erläuterungen (z.B. quantitative Abgrenzung). S. auch Bemerkungen im Kapitel 3.4.

**Antrag:** Art. 24 Abs. 1 ist zu präzisieren.

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

Wir verweisen diesbezüglich nochmals auf die Herausforderungen bezüglich der Feinverteilung von unterirdisch transportierten Waren. CST sieht ein Gesamtlogistiksystem vor, das nebst einer avancierten IT-Steuerung und einem unterirdischen Tunnelsystem auch die **City-Logistik** umfasst. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf beschränkt sich der Bund einzig auf eine Regelung der ersten beiden Komponenten. Weil die prognostizierte (positive) Wirkung von CST wesentlich von der Nachhaltigkeit und Effizienz bei der Feinverteilung der Waren abhängt, darf die City-Logistik nicht ausgeblendet werden. Für Bund und Kantone gilt es zu klären, wie die damit verbundenen Aufgaben, Kompetenzen und Zuständigkeiten geregelt werden sollen.

Entgegen der Diskussionen, die im Rahmen der Fachgespräche zwischen CST, dem Bund und der Arbeitsgruppe der BPUK geführt wurden, hat das Thema **Infrastrukturkonzession** nicht Eingang in den Entwurf des E-UGüTG gefunden. Die im Begleitbericht dargelegte Begründung, dass dem Bund hierfür das Regalrecht fehlt beziehungsweise die Rechte am Untergrund den Kantonen zustehen und der Bund deshalb keine Konzessionen aussprechen kann, überzeugt nicht. Wären die rechtlichen Grundlagen unzureichend, so würde dies nicht nur für die Erteilung der Konzession, sondern auch für das Plangenehmigungsverfahren gelten. Auch materiell ist die Parallelität des E-UGüTG analog zu Art. 5 des Eisenbahngesetzes sinnvoll: Mit der Konzession können zentrale Elemente wie etwa der diskriminierungsfreie Zugang sowie die Frage von Heimfall und Rückbau einfach geregelt werden. Die Konzessionierung der Infrastruktur durch den Bund würde das Projekt stärken, die Systembündelung sicherstellen und auch für die Betreiber langfristige Rechts- und Planungssicherheit gewährleisten.

**Antrag:** Die Erteilung von Infrastrukturkonzessionen ist analog Art. 5 Eisenbahngesetz (EBG) ins E-UGüTG aufzunehmen.

Das CST-Konzept weist eine **positive Umweltbilanz** aus. Eine vom Bund eingesetzte, unabhängige Expertengruppe hat diesen Effekt bestätigt, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die von CST prognostizierten Verkehrspotenziale ausgeschöpft werden können und für den zusätzlichen Stromverbrauch Umweltzertifikate gelöst werden. Unterirdische Gütertransportanlagen bringen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit also sowohl Chancen als auch Gefahren mit sich. Die BPUK erachtet es deshalb als zentral, dass die Eigentümer beziehungsweise Betreiber solcher Systeme gesetzlich zum Nachweis über den nachhaltigen Bau und Betrieb ihrer Anlagen verpflichtet werden. Dies gilt umso mehr, als das E-UGüTG nicht nur für CST gedacht ist, sondern auch Investoren offensteht, die sich nachhaltigen Konzepten nicht verpflichtet fühlen.

**Antrag:** Die Eigentümer und Betreiber von unterirdischen Güterverkehrsanlagen sollen im E-UGüTG verpflichtet werden, einen Nachweis über den nachhaltigen Bau und Betrieb ihrer Anlagen zu erbringen.

Der BPUK-Vorstand weist abschliessend noch einmal darauf hin, dass er die Idee von unterirdischen Güterverkehrsanlagen grundsätzlich als interessant einschätzt. Solche Anlagen könnten einen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen leisten, vorausgesetzt, dass sie in das Gesamtverkehrssystem eingebunden sind. Das Rückgrat des Gesamtsystems bilden aktuell die Infrastrukturen der Eisenbahn und der Nationalstrassen. Auch das nun zur Diskussion stehende Gesetz stützt sich auf eine Verfassungskompetenz des Bundes. Die Kantone werden ihr weiteres Engagement deshalb davon abhängig machen, dass sich der Bundesrat hinter das Projekt stellt.

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Die Präsidentin



Jacqueline de Quattro

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler



Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

**Cargo Forum Schweiz**  
c/o VAP  
Ringlikerstrasse 70  
8142 Uitikon  
Tel.: 044 491 15 95  
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 9. Juli 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Die Initiative breiter Wirtschaftskreise zur Schaffung eines neuen multimodalen Transportlogistikkonzepts, das oberirdische Feinverteilung und unterirdische Hauptläufe palettierter Ware und Stückgüter vorsieht, begrüssen wir. Es bietet die Möglichkeit weiterer CO2 Reduktionen und effizienter Versorgung der Agglomerationszentren.

Das System ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der verladenden Wirtschaft auf Wasser, Strasse und Schiene. Letztere werden auch in fernerer Zukunft nicht über genügende, qualitativ hochstehende Kapazitäten für Güterverkehr verfügen. Die eben vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte für Nationalstrassen und Schiene vermögen die prognostizierten Mengen nicht aufzunehmen. Ebenso ist die beabsichtigte markante Qualitätssteigerung im Bahngüterverkehr dank der Einführung von Expressstrassen nur teilweise gelungen. Das neue System ist daher notwendig und seine Realisierung muss von Bund und Kantonen mit günstigen Rahmenbedingungen gefördert werden.

Diese Ergänzung betrifft jedoch nur ein sehr beschränktes Segment der für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Güter. Weshalb für andere Güter parallele unterirdische Anlagen nicht gestattet werden sollten, ist nicht offensichtlich. Der Bundesrat schlägt ein generelles Gesetz statt eines Spezialgesetzes vor, was wir sehr begrüssen. Ein politischer Diskurs über parallele unterirdische Anlagen ist vor diesem Hintergrund für das CFS angezeigt.

Die privaten Initianten betonen zu Recht, dass das System ohne staatliche Mittel finanziert werden soll, da dies dem Esprit der privaten Initiative und ihrem Selbstverständnis widerspräche. Das CFS begrüsst diese Haltung explizit. Allein, es sind derzeit mehrere staatsnahe Unternehmen in der Cargo sous terrain AG engagiert. Inwiefern sich eine solche Beteiligung mit der als rein privat bezeichneten Initiative verträgt, sollte in der anstehenden politischen Diskussion geklärt werden. Bund und Kantone sollten sich ihrer Verantwortung und der gesetzlichen Grenzen für Aktivitäten staatsnaher Unternehmen in Wettbewerbsmärkten ausserhalb der Grundversorgung bewusst sein und dort eingreifen, wo über unternehmerische Freiheit und gesetzliche Grenzen hinaus agiert zu werden droht.

Das Angebot auch der Citylogistik aus einer Hand beurteilt das CFS kritisch. Das CFS bevorzugt eine wettbewerbsorientierte oberirdische Feinverteilung bzw. Bündelung. Diese könnte durch ein geeignetes, diskriminierungsfrei zugängliches Buchungssystem beflügelt werden.

Die in Art. 2 GÜTG genannten Grundsätze und Ziele sollten sinngemäss auch beim UGÜTG gelten. Das UGÜTG muss namentlich Planungs- und Rechtssicherheit für private Investoren schaffen und einen liberalen, risikoorientierten und eigenverantwortlichen Rahmen für Bau und Betrieb der Anlagen bieten, der effiziente, neuartige Lösungen in der multimodalen Transportlogistik erlaubt.

Vor diesem Hintergrund begrüsst das Cargo Forum Schweiz, CFS den Gesetzesentwurf, der auf bewährte Rechtsgrundsätze zurückgreift, grundsätzlich sehr. Gleichwohl sieht das CFS gewissen Ergänzungs- und Klärungsbedarf im unterbreiteten Gesetzestext. Dieser wird im beigelegten Fragebogen im Detail erläutert und begründet.

Die von Ihnen gestellten Fragen beantwortet das CFS wunschgemäss ebenfalls.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen  
Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP  
Geschäftsführer CFS



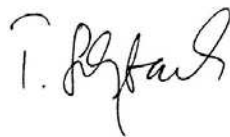
Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident SSC



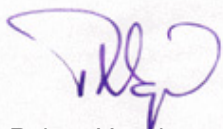
Philipp Muster  
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat  
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach  
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel  
Präsident GS1




Thomas Bögli  
Geschäftsleitung GS1



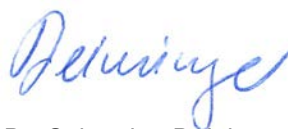
Dr. Ralph Lewin  
Präsident SVS



André Auderset  
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler  
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deininger  
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



NR Adrian Amstutz  
Präsident ASTAG



André Kirchhofer  
Vizedirektor ASTAG



SR Josef Dittli  
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär VAP

## **CARGO FORUM SCHWEIZ**

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

### **ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband**

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

### **GS1, Schweiz**

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

### **SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel**

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

### **SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel**

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

### **SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne**

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

### **SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft**

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

### **VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen**

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage  
Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Ja. Für nicht palettierte Güter bleiben die bestehenden oberirdischen Verkehrsträger. Für unterirdische Alternativen auch in diesen Segmenten sollte das UGüTG daher offener formuliert werden.

- 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja.

- 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Im Grundsatz ja, wir sehen jedoch gewissen Klärungs- und Ergänzungsbedarf, um Planungs- und Rechtssicherheit für private Investoren zu gewährleisten und die beabsichtigte Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren durch geeignete Koordination zu erreichen.

Wir empfehlen eine Klärung der Rolle der vielen staatsnahen Unternehmen, die in Cargo sous Terrain AG engagiert sind. Indirekt sind staatliche Mittel involviert, insbesondere auch Risiken bei einem allfälligen Scheitern des Projekts.

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

- a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. Es sollte auch Raum bieten für den Bau paralleler unterirdischer Infrastrukturen für die Beförderung anderer Güter.

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

Ja. Die Koordination der Mitwirkungsrechte sollte jedoch so gestaltet sein, dass die Entwicklung des Sachplans und diejenige der kantonalen Richtpläne zeitlich weitestgehend parallel verlaufen und einzig formelle Beschlüsse auf Bundes- und Kantonebene weitere Zeit beanspruchen. Die Koordination der Verfahren auf Bundes- und Kantonebene soll im UGüTG explizit geregelt werden (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja. Die Koordination des PGV und des kantonalen Verfahrens sollte im UGüTG spezifisch geregelt werden. Art. 16 bietet dazu einen ersten Ansatz, ebenso Art. 13 GütTG. Ziel wäre eine gegenseitige Möglichkeit zur Stellungnahme und ein gleichzeitiger Erlass der Bewilligungen (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

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

Ja. Allerdings sind diese Sicherheiten bereits im Rahmen des PGV zu definieren. Dies ist vor dem Hintergrund der in Art. 10 Abs. 6 lit. b vorausgesetzten Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens möglich.

Ob für einen Rückbau Sicherheit geleistet werden soll, ist allerdings fraglich. Es scheint offensichtlich, dass eine umweltkonforme und sichere Stilllegung der unterirdischen Anlagen bzw. eine Umnutzung und allenfalls Übertragung der Anlage insbesondere für Stromleitungen aller Art äquivalente Alternativen sind. Der Rückbau ist jedenfalls keinesfalls explizit vorzuschreiben, sondern im Sinne einer offenen Formulierung zu regeln (siehe nachfolgend 5. b) xi).

## 5. **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

- i *Begriffliche Klarstellung* von Unternehmen, Eigentümer, Betreiber, Gesuchsteller. Bereits das EBG wendet u.E. unglücklich den Begriff des Unternehmens an und verzichtet auf eine durchgängige Unterscheidung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen. Eine vergleichbare Unschärfe sollte im UGüTG vermieden werden. Wir regen einen zusätzlichen Gesetzesartikel mit Definitionen an und die durchgehende Überarbeitung der verwendeten Begriffe im UGüTG. Nach Realisierung der ersten Etappe muss von „Betreiberin“ gesprochen werden, während des Planungs- und Bewilligungsverfahrens empfiehlt sich die Verwendung des Begriffs „Gesuchstellerin“. Der dem Privatrecht entlehnte Begriff der „Eigentümerin“ sollte nach Möglichkeit vermieden werden.
- ii Der *Geltungsbereich* gemäss Art. 2 UGüTG beschränkt die Linien auf unterirdische Anlagen. Da für untergeordnete Teilstücke allenfalls eine oberirdische Linienführung gewählt werden muss, sollte in einer zusätzlichen lit. c diese Möglichkeit vorgesehen werden.
- iii Das UGüTG sieht in Art. 4 ein Diskriminierungsverbot vor. Dies ist zu begrüßen. Wünschbar wäre eine Klarstellung im Gesetzestext, dass daraus *keine allgemeine*

*Preisüberprüfung* hergeleitet werden kann. Vielmehr gelten die im Zusammenhang mit dem Netzzugang entwickelten Prinzipien sowie die ohnehin gültige Regelung gemäss Kartellgesetz.

- iv Art. 4 Abs. 3 sieht keine *Entscheidungsmöglichkeit der RailCom* bei Streitigkeiten über die Bedingungen der Anschlussgewährung gemäss Art. 4 Abs. 2 vor. Dies sollte ergänzt oder einer anderen Behörde zugewiesen werden, so analog Art. 40 Abs. 1 lit. d EBG.
- v Art. 4 Abs. 4 spricht von „*beaufsichtigt*“ statt von „*beobachtet*“, wie dies Art. 40a<sup>ter</sup> Abs. 3 EBG in der Revisionsvorlage zum Bundesgesetz OBI BBI 2018, 6065 tut. Eine textliche Angleichung ist daher angezeigt.
- vi Art. 4 Abs. 6 übernimmt den Wortlaut des EBG, sollte jedoch analog Art. 40a<sup>quinquies</sup> EBG in der Fassung gemäss OBI geregelt werden (BBI 2018, 6065)
- vii Art. 6 regelt die Sach- und Richtplannerfordernisse. In Abs. 3 wird – im Gegensatz zu den Absätzen 1 und 2 nur von „Linienführung“ statt von „Anlagen“ gesprochen. Da in den Richtplänen sowohl die konkrete Linienführung als auch die Standorte für die Anlagen festzulegen sind, ist durchgängig auch in Abs. 3 der Begriff „Anlagen“ zu verwenden. Zudem fragt sich, ob eine Fristansetzung angesichts der beabsichtigten Koordination von Sach- und Richtplanverfahren ausreichend ist. Wir regen eine *gesetzliche Frist von einem Jahr* nach Bezeichnung der Räume durch den Bundesrat an und bei ungenutztem Ablauf die Einräumung der Möglichkeit zur Festlegung der „Anlagen“ nicht der „Linienführung“ alleine im Sachplan.
- viii Die in Art. 8 vorgeschriebene Mitwirkung der Gesuchstellerin umfasst selbstverständlich die Offenlegung der verschiedenen geprüften Varianten. Eine Pflicht zur Unterbreitung von „mindestens zwei“ Varianten scheint daher nicht sinnvoll. Vielmehr soll die Gesuchstellerin zur Erarbeitung einer *unbestimmten Zahl von „Varianten“* verpflichtet sein, die den Grundsätzen und dem Zweck des UGüTG (siehe Anregung unten b.i.) und insbesondere der bestmöglichen *Wahrung der privaten und öffentlichen Interessen* entsprechen. So setzt denn auch Art. 7 Abs. 1 UGüTG voraus, dass die eingereichten Unterlagen „das Konflikt- und Optimierungspotential“ hervorheben, was implizit unterschiedliche Lösungsvarianten voraussetzt. Der Variantenentscheid ist sodann gestützt auf die Eignungskriterien, die in den Studien der BPUK zu den Logistikstandorten von gesamtschweizerischer Bedeutung vom 23. April 2018 entwickelt wurden unter Wahrung öffentlicher und privater Interessen im Sinne der Grundsätze und des Zwecks des UGüTG möglich.
- ix Art. 9 Abs. 2 UGüTG ermächtigt den Bundesrat zum Erlass von *Vorschriften über den Bau und Betrieb*. Der erläuternde Bericht hebt zu Recht verschiedentlich die *Eigenverantwortung* und die Risikoorientierung bei Bau und Betrieb der Anlagen hervor. Auch wird erwähnt, dass keine Betriebsbewilligung für die Anlagen nötig ist, was wir begrüssen. Wir gehen davon aus, dass sich der Bundesrat entsprechend die nötige Zurückhaltung beim Erlass weiterer Vorschriften auferlegt. Wir regen zudem an, die Entbehrlichkeit einer Betriebsbewilligung explizit im Gesetz zu regeln. Hierfür soll in Art. 10 UGüTG ein zusätzlicher Abs. 7<sup>bis</sup> eingefügt werden: „Die Anlagen können ohne weitere Bewilligung in Betrieb genommen werden.“
- x Wir begrüssen die beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung durch Einbezug der Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial gemäss Art. 10 Abs. 8. Die *Abgrenzung zur Entsorgung nicht wieder verwendbaren Materials* ist dabei wichtig und im

Sinne von Art. 22 Abs. 1 zu betrachten. Soweit hierfür geeignete Standorte in Betrieb sind, obliegt es der Gesuchstellerin, sie für ihre Bedürfnisse zu nutzen. Sind keine ausreichenden Standorte in Betrieb, haben die Kantone Standorte zu bezeichnen. Die Möglichkeit zur Bezeichnung geeigneter Zwischenlager durch das BAV aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung wird im Sinne des Projekts begrüsst. Allerdings scheint die Formulierung und das Zusammenspiel von Art. 10 und Art. 22 noch nicht genügend ausgereift und sollte präzisiert werden.

- xi Die generelle *Rückbauverpflichtung* gemäss Art. 25 UGüTG ist u.E. unangemessen. Es handelt sich voraussichtlich nicht um umweltkritische und allgemeingefährliche Anlagen. Vielmehr können sie unter geeigneten Vorkehrungen wohl auch ohne vollständigen Rückbau ausser Betrieb genommen werden. Eine Nutzungsänderung und Übertragung an andere Betreiber sind weitere denkbare Möglichkeiten. Art. 25 Abs. 1 sollte entsprechend offener formuliert werden. Die *Leistung von Sicherheiten* hat vor diesem Hintergrund eine eher untergeordnete Bedeutung. Da die Betreiberin gemäss Art. 10 Abs. 6 lit. b seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit im Rahmen des PGV belegen muss, soll eine allfällige Sicherheitsleistung bereits im PGV festgelegt werden. Damit wird für die Betreiberin die unverzichtbare Rechtssicherheit gewährleistet.

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

- i *Ähnlich wie Art. 2 GüTG sollte ein Artikel eingefügt werden, der Grundsätze und Ziele des Gesetzes und insbesondere die Rolle des Bundes und der Kantone definiert: Dazu gehören günstige Rahmenbedingungen für nachhaltiges und effizientes Zusammenwirken mit den oberirdischen Verkehrsträgern, insbesondere effizientes und diskriminierungsfreies Zusammenwirken in der Citylogistik; optimale Anbindung an die oberirdischen Verkehrsnetze; Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens und Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Anlagebetreiber usw.*
- ii *Die Koordination zwischen Sach- und Richtplanung sowie zwischen Plangenehmigungsverfügung gestützt auf das UGüTG sowie kantonale Bewilligungen gestützt auf kantonales Recht ist nur sinngemäss geregelt. Wir regen eine spezifische Regelung im UGüTG an. Dabei soll dem BAV eine Koordinationsfunktion übertragen werden, so dass die räumliche Festlegung von Linienführung und Standorten durch die Kantone inhaltlich und zeitlich mit der Festlegung der Räume für die Anlagen im Sachplan koordiniert erfolgt.*

Uitikon, 9. Juli 2019



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Baden, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

Die heutigen Verkehrsträger für den Gütertransport sind an ihre Kapazitätsgrenzen angelangt und ein schneller Ausbau nicht in Sicht. Mittel bis langfristig braucht es neue Verkehrsträger und eine teilweise Trennung von Personen- und Güterverkehr. CST ist ein sehr guter Ansatz die Verkehrs- und Versorgungsprobleme in den Ballungsräumen der Schweiz zu lösen.

Es braucht in Zukunft ein nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger, die sich in idealerweise ergänzen. Aus diesem Grund unterstützen wir als grösster Kooperationsverbund der Schweiz mit über 1000 LKW im Stückgut das Projekt Cargo Sous Terrain.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

### Art. 5

Keine Bemerkungen.

### Art. 6

Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

## **Antrag 2**

### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

#### *Abs. 2*

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

#### *Abs. 3*

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:



### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## **Antrag 9**

### **Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### **Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Cargo24 AG

Robert Einstein, Geschäftsführer und Verwaltungsrat

<b>GS / UVEK</b>
<b>13. JUNI 2019</b>
Nr.

Contargo AG – Grenzstrasse 149 – Postfach – CH-4019 Basel

**CONTARGO®**  
■ ■ ■ trimodal network

Contargo AG  
Grenzstrasse 149  
Postfach  
CH-4019 Basel

[http:// www.contargo.ch](http://www.contargo.ch)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Basel, 12. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz

stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber

geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung



nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungspereimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

**Art. 5**

Keine Bemerkungen.

**Art. 6**

**Abs. 1**

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

**Antrag 2**

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

**Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

**Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### **Antrag 3**

#### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### **Art. 7**

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### **Antrag 4**

#### **Art. 7 Verfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### **Art. 8**

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

**Antrag 6**

**Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

**Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

**Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

**Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

**Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.



**Antrag 7**

**Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

**Art. 23**

Keine Bemerkungen.

**Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

**Antrag 8**

**Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

**Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

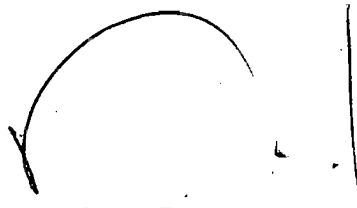
Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Contargo AG



Andreas Stöckli  
Präsident des Verwaltungsrates



Bruno Egger  
Mitglied der Geschäftsleitung

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

per Email an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

03. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Coop Genossenschaft bedankt sich für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können. Als grosses Detailhandelsunternehmen ist Coop auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für Coop ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität zur Verfügung stehen.

Mit der railCare AG verfügt Coop über ein eigenes Güterverkehrsunternehmen, welches vom vorliegenden Gesetz auch stark betroffen sein wird. railCare bietet die gesamte Transportkette aus einer Hand - einschliesslich Strassen- und Bahntransporte, Terminalfunktionen, Operator- und Speditionsaufgaben. Zudem bietet die railCare ihre Dienstleistungen allen Unternehmen an, die nachhaltige und innovative Transportlösungen finden wollen.

### **Einbettung in die ändernden Güterverkehrsbedürfnisse**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel für die Güterver- und Entsorgung. Das Vorhaben entspricht dem Trend zu immer kleineren Transporteinheiten und kontinuierlicher Lieferung. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das zudem die Umweltbelastung reduziert, die Verkehrswege entlastet, und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt.

Aufgrund der Prognosen und unserer eigenen Einschätzung gehen wir davon aus, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf

Strasse und Schiene transportierten Gütermengen bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundschaft haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während Kundinnen und Kunden rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchten, und zwar genau dann, wenn sie es wünschen. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, die Anforderungen an die Flexibilität und die Just-in-time-Nachfrage steigen. Dies führt auch zu kontinuierlichen Nachlieferungen in die Verkaufsstellen.

### **Bedeutung des UGüTG für Coop**

Coop engagiert sich seit Anbeginn der CST-Initiative an vorderster Front. Wir tun dies nicht aus Neugier, sondern weil wir der Überzeugung sind, dass die Logistik in Zukunft Alternativen braucht. Gemeinsam mit vielen anderen wichtigen Wirtschaftsträgern treiben wir das Projekt voran. Es ist von zentraler Bedeutung, dass künftige logistische Bedürfnisse nach kontinuierlicher, zeitgenauer Lieferung erfüllt werden können. Mit der Weiterentwicklung bestehender Transportsysteme allein ist dies nicht zu bewerkstelligen.

Die Verdichtung in den Städten, in denen immer mehr Leute wohnen und 24h am Tag versorgt sein möchten, wird auch für den Detailhandel immer anspruchsvoller. Mit bisherigen Transportsystemen ist es kaum mehr möglich, längerfristig all diesen Bedürfnissen in den Städten nachzukommen. Die CST-Lösung, die ergänzend zu anderen Verkehrsträgern funktionieren wird, wird in der Lage sein, Bedürfnisse kommender Generationen zu befriedigen. Dies ist möglich dank einer eigens für den Gütertransport errichteten Infrastruktur, die 7x24h läuft, kleine Einheiten befördern kann und diese auf einer eigenen unterirdischen Infrastruktur so sortieren und zwischenlagern kann, dass sie an der Oberfläche direkt zielortspezifisch verteilt werden können.

Das UGüTG ist die Voraussetzung, dass das CST-System erstellt werden kann. Wir als Detailhändler sprechen uns in aller Deutlichkeit für die Lancierung des vorgeschlagenen Gesetzes aus. Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturvorhaben wird CST vollumfänglich privat finanziert. Das Gesetz soll rechtliche Rahmenbedingungen schaffen, damit eine unterirdische Anlage mit Zugängen zur Oberfläche realisiert werden kann. Der Staat wird dadurch nicht belastet. CST bringt ein innovatives Modell für die Finanzierung neuer Infrastrukturen in der Schweiz.

Das CST-System steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, namentlich dem Strassentransport und mit der Schiene. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das zukünftige Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz die Regeln für einen funktionierenden Wettbewerb beachtet werden. Es darf nicht passieren, dass CST politische Verpflichtungen auferlegt erhält und Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren vor einem Engagement zurückschrecken würden. Wir sind der klaren Auffassung, dass die im Gesetz stipulierte Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs und Anschlusses und die Verknüpfung mit einem Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen gemacht werden dürfen.

In diesem Sinn unterstützen wir mit Nachdruck die Schaffung eines UGüTG mit **liberalen, wettbewerbsgerechten Regeln**, welche für private Investoren Rechtssicherheit bieten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass die aus unserer Sicht zukunftsweisende Idee von CST realisiert werden kann. Über das Geschäftsmodell und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens werden schlussendlich die Kundinnen und Kunden urteilen. Damit die private Finanzierung allerdings funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Aus unserer Sicht weist der vorliegende Entwurf diesbezüglich noch Mängel auf. Namentlich braucht es eine bessere Koordination zwischen Sachplan- und Richtplanverfahren und eine Klärung der Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Realisierung des Projekts gefährden kann.

Coop stellt einen wichtigen potenziellen Nutzer des CST-Gesamtsystems dar. Für die Detailhandelsbranche ist es von grosser Wichtigkeit, dass das UGüTG rasch in Kraft gesetzt wird und so die Realisierungsarbeiten für das CST-System zügig vorangehen können.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wir sind überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Der Detailhandel hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

Aus Sicht von Coop und railCare wird der Güterverkehr im Rahmen des Ausbaus schrittweise ein weiteres Mal benachteiligt gegenüber dem Personenverkehr. Daher ist es von grosser Bedeutung, dass die private Möglichkeit zur Schaffung einer Güterverkehrsinfrastruktur entsteht.

### 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?

Wir begrüßen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Dazu gehören insbesondere die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich und sinnvoll an bereits bestehende rechtliche Rahmen und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen. Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau jedoch weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar (vgl. dazu unsere Anträge im beigelegten Dokument).

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf Investitionsentscheidungen und damit die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Diese sind im beigelegten Dokument zu den einzelnen Gesetzesartikeln aufgeführt.

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

Gerne möchten wir bei dieser Gelegenheit nochmals die Wichtigkeit eines liberalen, investorenfreundlichen Gesetzes, welches Rechtssicherheit bietet, betonen. Nur so kann der Pioniergeist, welcher den Wirtschaftsstandort Schweiz nachhaltig stärkt, entsprechend gewürdigt werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beigelegte Dokument mit unseren im Detail begründeten Änderungsanträgen zu den einzelnen Bestimmungen.

**Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln finden Sie im beigelegten Dokument.

Coop bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.



Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport;  
Vernehmlassung

Freundliche Grüsse

Coop

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'D' followed by several horizontal strokes.

Daniel Hintermann  
Leiter Direktion Logistik  
Coop

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'P' with a vertical stroke extending upwards.

Philipp Wegmüller  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
railCare AG

Beilage Anträge zu den Gesetzesartikeln

## Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Anträge Coop und railCare vom 03. Juli 2019

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p><b>Allgemeine Bemerkungen zu den Änderungsvorschlägen</b></p> <p><i>Begriffliches</i> Die Bezeichnung des Unternehmens, welches Gesuche nach diesem Gesetz stellt, die Anlagen betreibt und Träger von Rechten und Pflichten nach dem UGüTG ist, ist uneinheitlich. Deshalb schlagen wir nachstehend terminologische Anpassungen vor. Es ist zudem zu prüfen, ob ein Artikel mit Begriffsbestimmungen eingefügt werden sollte.</p> <p><i>Regeln über den Beförderungsvertrag</i> Wir beantragen zu prüfen, ob im UGüTG eine Bestimmung aufzunehmen ist, welche die Regeln über den Beförderungsvertrag festlegt. Art. 21 GüTG verweist auf die Regeln des COTIF. Eine solche Verweisung sollte auch im UGüTG geprüft werden. Allenfalls kann sich der Beförderungsvertrag nach diesem Gesetz auch rein nach dem Privatrecht richten. Mit Blick auf eine einheitliche, transportrechtliche Systematik würde es sich anbieten, den Beförderungsvertrag nach UGüTG gleich wie im GüTG zu regeln.</p> <p><i>Verfahrensbeschleunigung</i> Wir begrüßen den Ansatz des Bundes für eine parallele Entwicklung und damit frühzeitige Koordination des Sachplans des Bundes und der kantonalen Richtpläne. Die Erfahrung namentlich bzgl. der Stromnetze zeigt, dass Plangenehmigungsverfahren nicht zuletzt aufgrund von vielen Beteiligten bis weit über ein Jahrzehnt dauern können (vgl. Botschaft zum Bundesgesetz über den Um- und Ausbau der Stromnetze, BBl 2016 3865, 3892). Der Bundesgesetzgeber hat deshalb im revidierten Elektrizitätsgesetz verschiedene Massnahmen zur Verfahrensbeschleunigung vorgesehen (vgl. BBl 2017 7909 ff.). Verfahrensdauer von über 10 Jahren könnten die Investoren abschrecken und damit die Realisierbarkeit des unterirdischen Gütertransports gefährden. Deshalb beantragen wir, die vom Bund für das Stromnetz verabschiedeten Verfahrensbeschleunigungsmassnahmen im UGüTG <i>mutatis mutandis</i> zu übernehmen.</p>
<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von kantonsübergreifenden Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Anlagen, welche grundsätzlich dem unterirdischen, kantonsübergreifend ausgerichteten Gütertransport dienen, sowie den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p>Es sollte klargestellt werden, dass die Bewilligung von Teilstrecken oder Anlagen, die nur das Gebiet eines einzigen Kantons betreffen, ebenfalls in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. So lassen sich allfällige Unklarheiten in der Frage vermeiden, ob kantonale „Binnenabschnitte“ ebenfalls dem Plangenehmigungsverfahren nach diesem Gesetz unterstehen. Kantonale Binnenstrecken fallen auch unter den Anwendungsbereich des UGüTG. Zudem sollte dieses Gesetz auch dann zur Anwendung kommen, wenn Teilstrecken aus bspw. geologischen Gründen oberirdisch verlaufen.</p>
<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> Das Gesetz gilt für: a. die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen sowie die übrigen betriebsnotwendigen Installationen (Anla-</p>	<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen, vgl. jedoch Begründung] <sup>2</sup> Soweit dieses Gesetz ausdrücklich nichts Abweichendes regelt, gilt es nicht für den Anschluss der Lager- und</p>	<p>Abs. 1: Wir beantragen zu prüfen, ob die direkten Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Dies, weil sonst das Risiko bestehen würde, dass die vom Bund bewilligten Hubs aufgrund von kantonal/kommunal nicht bewilligten Anschlüssen faktisch nicht gebaut werden könnten.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>gen); und b. die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge. <sup>2</sup> Es gilt nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p>Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p>Abs. 2: Art. 4 Abs. 2 regelt den diskriminierungsfreien Anschluss zu den Anlagen nach diesem Gesetz, weshalb der generelle Ausschluss des Geltungsbereichs für den Anschluss zu weit geht.</p>
<p><b>Art. 3 Anliegen der Kantone</b> Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b> <sup>1</sup> Die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu sämtlichen angebotenen Transportdienstleistungen. <sup>2</sup> Sie gewähren einander den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist. <sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend: a. die Gewährung des Zugangs; b. die Zugangsvereinbarungen; c. die Berechnung des Preises. <sup>4</sup> Sie beaufsichtigt die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten. <sup>5</sup> Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten. <sup>6</sup> Für das Klageverfahren vor der RailCom gelten die Artikel 7-43 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG) sowie die in einem erstinstanzlichen Klageverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des VwVG über das Beschwerdeverfahren, insbesondere die Artikel 52, 56, 57, 60 und 63-69 VwVG.</p>	<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen] <sup>2</sup> Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar ist. <sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend: a. die Gewährung des Zugangs und des Anschlusses; b. die Diskriminierungsfreiheit von Zugangs- und Anschlussvereinbarungen. <sup>4</sup> Sie beobachtet die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten. <sup>5</sup> [keine Bemerkungen] <sup>6</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1-3</i> Grundsätzlich sollten jeweils Zugang <i>und</i> Anschluss erwähnt werden.  Aus Absatz 1 und 2 ergibt sich, dass eine Nichtdiskriminierungspflicht gilt.  Gemäss Abs. 3 lit. c soll die RailCom aber auch Streitigkeiten über die Berechnung des Preises entscheiden. Letzteres würde eine umfassende Preisregulierung implizieren.  Eine staatliche Preisregulierung durch die RailCom – ob <i>ex ante</i> oder <i>ex post</i> – schränkt aber die unternehmerischen Freiheiten, die Gewinnmöglichkeiten und die Investitionssicherheit des Infrastrukturbetreibers stark ein. Dies ist beim vorliegenden Projekt, das rein privat finanziert und betrieben werden soll, nicht angebracht. Investitionen werden erschwert, wenn Investoren damit rechnen müssen, dass nicht die Marktkräfte, sondern eine staatliche Preisregulierung die Gewinnmöglichkeiten bestimmen. Eine Preisregulierung gefährdet das Projekt von vornherein.  Wir beantragen daher, auf eine sektorspezifische Preisregulierung zu verzichten. Sollte sich später einmal zeigen, dass die Betreiberin der Anlage über eine marktbeherrschende oder eine marktmächtige Stellung verfügt, gelten ohnehin die Preisregulierungen des Kartellgesetzes (<b>KG</b>; SR 251) und das Preisüberwachungsgesetzes (<b>PüG</b>; SR 942.20). Eine wettbewerbliche Preisaufsicht gemäss Kartell- und Preisüberwachungsrecht würde der privatrechtlichen Grundlage von CST entsprechen. Sie würde den Wettbewerbsgedanken und die Privatautonomie betonen und auch die Investitionssicherheit erhöhen. Ein Vorgehen nach KG und PüG würde zweierlei gewährleisten: <i>Erstens</i> könnte sich CST in der schweizerischen Logistiklandschaft zunächst nach Massgabe der Marktkräfte etablieren. Und zweitens wäre gewährleistet, dass der Staat dann in die Geschäftstätigkeit von CST eingreifen könnte, wenn dies aufgrund der Wettbewerbsverhältnisse tatsächlich angezeigt ist. <i>Aus diesen Gründen beantragen wir, auf Art. 4 Abs. 3 lit c zu verzichten und lit. b auf die Prüfung der Diskriminierungsfreiheit einzuschränken.</i>  Sollte entgegen diesem Antrag an einer Preisregulierung festgehalten werden, müssten auf Gesetzesstufe zumindest die Grundsätze einer solchen Preisregulierung festgelegt werden, um den Vorgaben von Art. 164 und 36 BV zu genügen. Denn nach dem Konzept des UGüTG sind Bau und Betrieb der Infrastrukturen Sache der Privatwirtschaft.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p>Entsprechend schwer wirken sich Eingriffe des Staates in die Preissetzung auf die Privatautonomie und namentlich die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 / 94 BV) aus. Auf Verordnungsstufe wären diese Grundsätze dann noch zu konkretisieren (Beispiel: Art. 18 ff. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV; SR 742.122). Art. 41 Abs. 2 stellt als allgemein gehaltene Delegationsnorm u.E. keine hinreichende gesetzliche Grundlage für eine umfassende Preisregulierung dar. Zudem sollte bei einem solchen Regulierungsansatz geprüft werden, ob im Sinne von Investitionsanreizen (bspw. zeitlich begrenzte) Ausnahmen von der Preisregulierung ermöglicht werden (vgl. dazu die Ausnahmeregelung im Stromversorgungsrecht für sog. Merchant Lines in Art. 17 Abs. 6 StromVG und Art. 21 StromVV).</p> <p>Denkbar wäre allenfalls auch eine Regelung analog zu Art. 11 FMG (Zugangsgewährung durch marktbeherrschende Unternehmen): Sollten sich bei CST die Frage der Marktbeherrschung stellen, hätte die WEKO hierzu ein Gutachten zu erstatten. Erst wenn eine marktbeherrschende Stellung von CST vorläge, käme eine sektorspezifische Preisregulierung zur Anwendung. Eine solche müsste sicherstellen, dass CST angemessene Gewinne erwirtschaften kann, damit Investitions- und Innovationsanreize nicht von vornherein erlahmen.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i> Wir schlagen vor, die Terminologie gemäss den revidierten Art. 40a<sup>ter</sup> Abs., 3 EBG (BBI 2018 6065) zu wählen („beobachten“ statt „beaufsichtigen“).</p>
<p><b>Art. 5 Enteignung</b></p> <p><sup>1</sup> Für den Bau und den Betrieb von Anlagen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG) geltend gemacht werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet geeignete Räume für die Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.</p> <p><sup>2</sup> Die Anlagen bedürfen einer Grundlage im Richtplan des Kantons nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG).</p> <p><sup>3</sup> Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.</p>	<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Ausnahmen von der Sachplanpflicht.</p>	<p><i>Zu Absatz 4</i> Eine Sachplanpflicht ist nur dort sinnvoll, wo mit einer erheblichen Auswirkung auf Raum und Umwelt zu rechnen ist. Dies entspricht auch dem Grundgedanken in Art. 10 Abs. 7.</p>
<b>Art. 7 Verfahren</b>	<b>Art. 7 Verfahren</b>	<i>Zu Absatz 2</i>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>1</sup> Beabsichtigt ein Unternehmen, ein Plangenehmigungsgesuch für ein Vorhaben einzureichen, so orientiert es das BAV frühzeitig darüber. Dazu reicht es dem BAV die zur Beurteilung der geeigneten Räume erforderlichen Unterlagen ein. Daraus muss insbesondere das Konflikt- und Optimierungspotenzial hinsichtlich der Raumnutzung hervorgehen.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p>	<p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Das BAV entscheidet gestützt darauf, ob ein Sachplanverfahren durchgeführt werden muss, erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p> <p><sup>3</sup> Der Sachplan ist innert zweier Jahre zu erarbeiten und in Kraft zu setzen.</p>	<p>Das Sachplanverfahren sollte von der Fachbehörde geleitet werden; dies aus Effizienz- und Rechtssicherheitsgründen.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i> Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom gesuchstellenden Unternehmen verlangen, im Rahmen des koordinierten Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen. Wir beantragen zudem, dass klarheitshalber das Koordinationsprinzip im Gesetz explizit an dieser oder einer anderen geeigneten Stelle aufgenommen wird. Die Anzahl von Mindestvarianten sollte im Gesetz nicht definiert werden. Varianten sind dort sinnvoll, wo eine Auswahl an Möglichkeiten besteht. Dies ist nicht immer der Fall.</p>
<p><b>Art. 9 Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit</b></p> <p><sup>1</sup> Die Anlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit sowie gemäss den anerkannten Regeln der Technik zu bauen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen, insbesondere zur technischen Kompatibilität, zum Schutz der Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Umwelt.</p>	<p>--</p>	<p>Absatz 2: „Technische Kompatibilität“ – besser wohl: „Interoperabilität“ – ist für den Betrieb von CST, den Ausbau und die Verbindung mit Anlagen Dritter (d.h. von Kunden und von Drittanbieter unterirdischer Transportsysteme in anderen Gebieten der Schweiz) wichtig. Es sollte daher geprüft werden, ob mit Abs. 2 die Interoperabilität sichergestellt ist oder ob diese Frage im formellen Gesetz konkreter adressiert werden muss.</p>
<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden.</p> <p><sup>2</sup> Als Änderung einer Anlage gilt auch der Einbau anderer Anlagen, sofern die geänderte Anlage weiterhin ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dient.</p> <p><sup>3</sup> Genehmigungsbehörde ist das BAV.</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.</p>	<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Art. 12 bleibt vorbehalten.</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Eine Betriebsbewilligung ist nicht erforderlich.</p> <p><sup>5</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Hinweis auf Art. 12 aus Gründen der Klarheit.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i> Wir gehen davon aus, dass eine Betriebsbewilligung weder angedacht noch notwendig ist. Klarheitshalber beantragen wir, dass im Gesetz explizit aufgenommen wird, dass eine Betriebsbewilligung nicht erforderlich ist.</p> <p><i>Zu Absatz 6 lit. b</i> Es soll offen belassen werden, welches Unternehmen schlussendlich die Anlagen baut, im Eigentum hält, betreibt etc. Deshalb ist nicht auf die finanzielle Kraft des gesuchstellenden Unternehmens, sondern allgemein darauf abzustellen, ob finanzielle Mittel sichergestellt werden können.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>5</sup> Kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Unternehmen in seiner Tätigkeit nicht unverhältnismässig einschränkt.</p> <p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Sicherheit, der Raumplanung, des Umweltschutzes oder des Natur- und Heimatschutzes, entgegenstehen; und</p> <p>b. das Unternehmen finanziell leistungsfähig ist.</p> <p><sup>7</sup> Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan voraus.</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.</p>	<p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. die finanziellen Mittel sichergestellt werden können.</p> <p><sup>7</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial.</p> <p><sup>9</sup> Die Bearbeitungsfrist für ein Plangenehmigungsverfahren darf zwei Jahre nicht überschreiten. Der Bundesrat setzt für die einzelnen Verfahrensschritte Fristen fest und kann dabei Verfahrenserleichterungen vorsehen.</p>	<p><i>Zu Absatz 8</i> Dies bewirkt zwar im Vergleich zu Art. 18 Abs. 6 EBG eine Besserstellung von CST (oder von anderen Eigentümern / Betreibern unterirdischer Transportanlagen). Standorte für Deponie und Verwertung von Aushubmaterial sind indessen von zentraler Bedeutung für das Projekt. Streitigkeiten über den „engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang“ in den Kantonen sind absehbar. Das Projekt würde wesentlich kompliziert und die Investitionssicherheit gefährdet, wenn hierfür zunächst langwierige kantonale Planungs- und Bewilligungsverfahren durchgeführt werden müssten. Das UGüTG sollte diesen Zusammenhang deshalb von Gesetzes wegen herstellen und die Bewilligung solcher Standorte in das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren integrieren. Artikel 22 wäre entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Zu Absatz 9</i> Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
	<p><b>10a Verfahrensdurchführung durch verwaltungsexterne Personen</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV kann verwaltungsexterne Personen mit der Durchführung von Plangenehmigungsverfahren beauftragen.</p> <p><sup>2</sup> Die verwaltungsexternen Personen haben keine Entscheidungsbefugnisse; sie können alle verfahrensleitenden Anordnungen treffen, soweit diese nicht selbständig anfechtbar sind.</p>	<p>Dient der Verfahrensbeschleunigung in Anlehnung an Art. 17a revEleG.</p>
<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV beurteilt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das gesuchstellende Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><i>Absatz 2</i> Terminologische Anpassung</p>
<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen können ohne Plangenehmigungsverfahren erstellt oder geändert werden, wenn sie:</p> <p>a. keine schutzwürdigen Interessen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes</p>	<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>oder Dritter berühren;  b. keine Bewilligungen oder Genehmigungen nach den Bestimmungen des übrigen Bundesrechts erfordern.  <sup>2</sup> Im Zweifelsfall wird ein Verfahren durchgeführt.  <sup>3</sup> Die Unternehmen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	<p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]  <sup>3</sup> Die Betreiberinnen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	
<p><b>Art. 13 Anwendbares Recht</b>  Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz und subsidiär nach dem EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 14 Einleitung des Verfahrens</b>  Das Plangenehmigungsgesuch ist mit den erforderlichen Unterlagen beim BAV einzureichen. Dieses prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen.</p>	<p>--</p>	<p>Kein Änderungsantrag, jedoch Hinweis: Um eine effiziente Planung und Projektierung sicherzustellen, muss die Verordnung verlässlich definieren, welche Unterlagen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind.</p>
<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b>  <sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:  a. Oberirdische Veränderungen sind sichtbar zu machen.  b. Unterirdische Veränderungen sind erkennbar zu machen.  <sup>2</sup> Einwände gegen die Aussteckung oder die Aufstellung von Profilen sind sofort, jedenfalls aber vor Ablauf der Auflagefrist beim BAV vorzubringen.  <sup>3</sup> Für andere vorbereitende Handlungen, für die Projektbereinigung und für die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen gilt das Verfahren nach Artikel 15 EntG. Das BAV entscheidet über Einwände Dritter.</p>	<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b>  <sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:  a. [keine Bemerkungen]  b. [keine Bemerkungen]  <sup>2</sup> [keine Bemerkungen]  <sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>
<p><b>Art. 16 Anhörung, Publikation und Auflage</b>  <sup>1</sup> Das BAV übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von fünf Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.  <sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.</p> <p><sup>3</sup> Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG zur Folge.</p>		
<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeige</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeige</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>
<p><b>Art. 18 Einsprache</b></p> <p><sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des VwVG oder des EntG Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAV Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.</p> <p><sup>2</sup> Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG sind beim BAV einzureichen.</p> <p><sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 19 Bereinigungsverfahren</b></p> <p>Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> Mit der Plangenehmigung entscheidet das BAV gleichzeitig über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.</p> <p><sup>2</sup> Es kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.</p> <p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn das Unternehmen fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen hat.</p> <p><sup>4</sup> Das BAV kann die Geltungsdauer der Plangenehmi-</p>	<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen wurde.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>



Vorlage	Anträge	Begründung
<p>gung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.</p>		
<p><b>Art. 21 Schätzungsverfahren, vorzeitige Besitzeinweisung</b></p> <p><sup>1</sup> Kommt keine Einigung über Entschädigungen zustande, so führt die Eidgenössische Schätzungskommission nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens ein Schätzungsverfahren nach den Bestimmungen des EntG durch.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV übermittelt dem Präsidenten oder der Präsidentin der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.</p> <p><sup>3</sup> Der Präsident oder die Präsidentin der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentscheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im Übrigen gilt Artikel 76 EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p> <p><sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p>	<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so schlagen die betroffenen Kantone in ihrer Stellungnahme zum Plangenehmigungsgesuch die Standorte für die Entsorgung des Materials vor.</p> <p><sup>2</sup> Kommt ein Kanton seiner Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann das BAV nach Ansetzung einer angemessenen Nachfrist mit der Plangenehmigung im eigenen Ermessen Zwischenlager für das Material bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der endgültigen Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung spätestens innerhalb von fünf Jahren nach der rechtskräftigen Plangenehmigung.</p>	<p><i>Begründung und Konzept Änderung</i></p> <p>Das Verhältnis dieser Bestimmung zum anzupassenden Art. 10 Abs. 8 sollte näher analysiert werden. Entweder gehören solche Standorte wegen räumlicher und funktionaler Nähe zur Anlage und werden im PGV bewilligt. Oder sie gehören nicht zur Anlage, sind für die Ablagerung aber wichtig. Dann stellt sich die Frage, wer diese bewilligen kann. Unser Antrag ist im Sinne der Verfahrenseffizienz dahingehen ausgestaltet, dass der Bund jedenfalls für die Zwischenlagerungsstandorte zuständig sein soll (vgl. Absatz 2).</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> Besteht die Möglichkeit, die für ein Vorhaben erforderlichen dinglichen Rechte durch Landumlegung zu sichern, und erfolgt die Landumlegung nicht freiwillig, so ist sie auf Antrag des BAV innerhalb der von ihm bestimmten Frist nach kantonalem Recht anzuordnen. Wird die Frist nicht eingehalten, so wird das ordentliche Verfahren mit Enteignungen durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Für das Landumlegungsverfahren gilt:</p> <p>a. Es können Grundstücke des Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. Vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, können Abzüge gemacht werden.</p> <p>c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Bau bewirkt, können angerechnet werden.</p> <p>d. Das Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. Es können andere Vorkehren des kantonalen Rechts getroffen werden.</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> Sieht das kantonale Recht kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung beziehungsweise der Güter oder Waldzusammenlegung; das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Bau beschränkt werden.</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. Es können Grundstücke des gesuchstellenden Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p>c. [keine Bemerkungen]</p> <p>d. Das gesuchstellende Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des gesuchstellenden Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das gesuchstellende Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p> <p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Sie dürfen nur mit Zustimmung des BAV bewilligt werden, sofern sie auch dem unterirdischen Gütertransport dienen oder diesen beeinträchtigen könnten.</p>	<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p> <p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem BAV zur Prüfung, ob die Bestimmungen dieses Gesetzes eingehalten werden.</p>	<p>Wir beantragen eine Regelung analog zu Art. 14 GütG.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
	<p><sup>3</sup> Das BAV holt bei der Betreiberin Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist.</p> <p><sup>4</sup> Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.</p> <p><sup>5</sup> Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.</p>	
<p><b>Art. 25 Rückbau</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Die zuständige Behörde entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann entsprechende Sicherheiten verlangen.</p>	<p><b>Art. 25 Stilllegung</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt und können die Anlagen keiner anderen Nutzung zugeführt werden, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers stiltzulegen. Das BAV entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung angemessene Sicherheiten verlangen.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Der Rückbau von Anlagen für den unterirdischen Gütertransport ist kostenintensiv und nicht notwendig. Eine Verpflichtung des Eigentümers, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe fachmännisch stillzulegen, genügt, um die Sicherheit zu gewährleisten. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar. Jedenfalls sollte aber die Möglichkeit einer Nutzungsänderung offenbelassen werden. Zur Sicherstellung der einheitlichen Rechtsanwendung ist das BAV als zuständige Behörde zu bezeichnen.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Solche Sicherheiten sind aus Gründen der Verfahrenseinheit und Rechtssicherheit im Plangenehmigungsverfahren festzulegen. Es ist ausserdem zu konkretisieren, in welchem Umfang solche Sicherheiten verlangt werden bzw. auf welcher Grundlage dieser Umfang zu ermitteln ist. Dies ist aus Gründen der Investitionssicherheit erwünscht.</p>
<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Unternehmen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Betreiber der Anlagen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 27 Vorkehren im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt das Unternehmen für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p> <p><sup>2</sup> Das Unternehmen trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, die wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu deren Lasten.</p>	<p><b>Art. 27 Vorkehren im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt die Betreiberin für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p> <p><sup>2</sup> [vgl. Begründung]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Unklar. Es ist zu erläutern, was mit dem zweiten Satz gemeint ist.</p>
<p><b>Art. 28 Transport gefährlicher Güter</b></p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter erlassen.</p> <p><sup>2</sup> Er kann Strecken bezeichnen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden dürfen. Für Gefahrgutum-schliessungen regelt er:</p> <p>a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen;</p> <p>b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.</p>		
<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Das Unternehmen hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge des Unternehmens handelt.</p>	<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Die Betreiberin hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge handelt.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen des Unternehmens durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Unternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag des Unternehmens und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In besonders dringlichen Fällen kann das Unternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p> <p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor Erstellung der Anlagen des Unternehmens, so richtet sich der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen das Unternehmen nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge nach Art. 2 Abs. 1 durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren der Betreiberin Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag der Betreiberin und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In besonders dringlichen Fällen kann die Betreiberin die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p> <p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor der Erteilung der Plangenehmigung, so richtet sich der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen die Betreiberin nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	<p>Systematische und terminologische Anpassungen</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Unternehmen dürfen die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung.</p> <p><sup>3</sup> Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen der Unternehmen.</p>	<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberin darf die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung. Es kann diese Regelung an das BAV delegieren.</p> <p><sup>3</sup> Signal- und Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen gemäss Art. 2 Abs. 1.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Wegen der Spezialität der Materie ist es sinnvoll, die Kompetenz zur Bezeichnung der Anlagen und zur Regelung deren Verwendung an das BAV zu delegieren, zumal das BAV auch Plangenehmigungsbehörde ist.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i> Verweis auf Art. 2 Abs. 1 dient der Klarstellung.</p>
<p><b>Art. 32 Umweltverträglichkeitsprüfung und Vorbereitungsmaßnahmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Umweltverträglichkeitsprüfung richtet sich nach den Bestimmungen des 3. Kapitels des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983.</p> <p><sup>2</sup> Vorbereitungsmaßnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das UVEK entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind gemäss dem EntG vorgängig zu orientieren und gegebenenfalls zu entschädigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 33 Zuständige Stelle</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV überwacht:</p> <p>a. die Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes beim Bau der Anlagen sowie bei Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge;</p> <p>b. die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften risikoorientiert.</p> <p><sup>2</sup> Es kann Nachweise und Gutachten verlangen. Es kann selbst stichprobenartig Prüfungen vornehmen.</p> <p><sup>3</sup> Stellt es fest, dass der Bau oder Betrieb der Anlagen oder der Betrieb der Fahrzeuge die Sicherheit von Personen oder Gütern gefährden kann, so trifft es die erforderlichen Massnahmen, um die Sicherheit wiederherzustellen. Es kann den Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge einschränken oder untersagen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> Besondere Vorkommnisse während des Baus oder</p>	<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> [vgl. Begründung]</p>	<p>Zu Absatz 1 Es ist mindestens grundsätzlich zu definieren, was mit „besonderen Vorkommnissen“</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge müssen dem BAV umgehend gemeldet werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Unternehmen muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben. Es muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p><sup>2</sup> Die Betreiberin muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben, für die Abklärung der besonderen Vorkommnisse notwendig sind. Sie muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p>gemeint ist. Allenfalls ist eine Verweisung auf Art. 14a EBG angebracht.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Terminologische Anpassung. Sodann geht es zu weit, eine Herausgabepflicht für „sämtliche“ Dokumente vorzusehen. Sie ist auf <i>notwendige</i> Dokumente zu beschränken, obwohl damit eine Abweichung zu Art. 14a EBG entsteht (der aber in dieser Hinsicht ebenfalls zu weit geht). Bereits Art. 36 Abs. 1 UGüTG sieht ausserdem vor, dass für die aufsichtsrechtliche Tätigkeit des BAV nur „notwendige“ Daten erhoben werden.</p>
<p><b>Art. 35 Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen</b></p> <p><sup>1</sup> Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge wird eine Untersuchung durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Die Untersuchung dient dazu, Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.</p> <p><sup>3</sup> Für das Untersuchungsverfahren gelten die Artikel 15a–15c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 sinngemäss.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Unternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Unternehmen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Unternehmen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p> <p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch das Unternehmen ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. Auflagen und Betriebseinschränkungen; b. Verstösse gegen Bestimmungen über den Arbeitsschutz oder die Arbeitsbedingungen.</p>	<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Betreiberinnen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Betreiberinnen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung auf Schiene und Strasse kann das BAV von den Betreiberinnen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p> <p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch die Betreiberin ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. [keine Bemerkungen] b. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Der Einschub entspricht dem Erläuternden Bericht (S. 37).</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, insbesondere die Form der Bekanntgabe.</p>		
<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b>  <sup>1</sup> Die Unternehmen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).  <sup>2</sup> Die Aufsicht richtet sich nach Artikel 29 DSG.</p>	<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b>  <sup>1</sup> Die Betreiberinnen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).  <sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 38 Übertretungen</b>  <sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:  a. dem BAV falsche oder unvollständige Auskünfte erteilt;  b. sich weigert, dem BAV sämtliche Dokumente herauszugeben;  c. sich weigert, dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen zu gewähren (Art. 34 Abs. 2).  <sup>2</sup> Der Bundesrat kann Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen für strafbar erklären.</p>	<p><b>Art. 38 Übertretungen</b>  <sup>1</sup> [keine Bemerkungen]  a. [keine Bemerkungen]  b. sich weigert, dem BAV die im Sinne von Artikel 34 Absatz 2 notwendigen Dokumente herauszugeben;  c. [keine Bemerkungen]  <sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1 lit. b</i>  Anpassung gemäss Vorschlag zu Art. 34 Abs. 2.</p>
<p><b>Art. 39 Widerhandlungen gegen Bau- und Betriebsvorschriften</b>  <sup>1</sup> Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich ein Bauvorhaben ohne die nach Artikel 10 erforderliche Plangenehmigung oder in Missachtung von aus dem Plangenehmigungsverfahren resultierenden Bedingungen, Auflagen oder Vorschriften ausführt oder ausführen lässt.  <sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bestraft.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 40 Strafverfolgung</b>  Widerhandlungen gegen dieses Gesetz werden von den Kantonen verfolgt und beurteilt.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 41 Vollzug</b>  <sup>1</sup> Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz.  <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann</p>	<p><b>Art. 41 Vollzug</b>  <sup>1</sup> [keine Bemerkungen]  <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann</p>	<p><i>Zu Absatz 2</i>  Je nach Grundsatzentscheid zur Kontrolle des Zugangs- und Anschlussregimes (inkl. allfällige Preisregulierung) anzupassen. Vgl. Bemerkungen zu Art. 4. Der Bundesrat soll auch bzgl. Anschlussgewährung Ausführungsbestimmungen erlassen können.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen zu verhindern.	insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen und bei Anschlussgewährung zu verhindern.	
<b>Art. 42 Referendum und Inkrafttreten</b> <sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. <sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]





[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Bundesrain 20  
CH - 3003 Berne

Genève, le 8 juillet 2019  
3354/RS – FER No 29-2019

### **Prise de position : Loi sur le transport souterrain de marchandise**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons au courrier du Département fédéral de la justice et police (DFJP) du 3 avril 2019 relatif à la procédure de consultation susmentionnée.

Notre Fédération voit d'un bon œil ce nouveau projet ferroviaire initié par des entreprises privées, via l'association d'encouragement Cargo. Au vu des nouveaux types de consommations et de l'explosion du commerce via internet, il semble inéluctable que le transport des marchandises dites légères connaîtra un essor important dans les années à venir. Il est donc impératif que notre pays puisse se doter d'infrastructures adéquates pour faire face aux défis futurs en matière de mobilité.

Le projet de loi mis en consultation vise notamment à faciliter l'approbation des plans de ces souterrains. Selon le rapport explicatif du projet de loi discuté, les procédures des concessions, d'autorisations ou encore d'approbation de plans cantonaux ne seront pas requis. S'il est important de faciliter la mise en œuvre de la construction de cette infrastructure, il est cependant important que chaque canton puisse être entendu au préalable de toute approbation, car chacun d'entre eux connaît des problématiques qui lui sont propres. Le rapport explicatif prévoit que les cantons seront partie prenante de ce projet en amont de toute décision d'approbation de plan, ce qui est une bonne chose.

Enfin, il est aussi important que les cantons romands ne soient pas les derniers cantons servis par ce projet. Nous rappelons notamment que l'axe Genève - Lausanne constitue un axe routier parmi les plus importants de Suisse, notamment concernant les marchandises provenant de France ou d'Italie. Nous espérons que cet axe ne sera pas construit en dernier.

Notre Fédération approuve ainsi ce projet de loi, pour autant que les cantons puissent faire valoir leur voix pour ce qui concerne l'approbation des plans de ces futurs tunnels.

Restant pour le surplus à votre disposition, je vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, en l'expression de mes sentiments dévoués.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Robert Angelozzi  
Secrétaire patronal

#### La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.



**Gewerkschaft des Verkehrspersonals**  
**Syndicat du personnel des transports**  
**Sindacato del personale dei trasporti**

SEV Zentralsekretariat  
Steinerstrasse 35  
Postfach 1008  
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57  
info@sev-online.ch  
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann  
Direkt +41 31 357 57 24  
Mobil +41 79 771 51 44  
daniela.lehmann@sev-online.ch

#### **E-Mail**

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 10. Juli 2019  
GT/dl

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Gerne äussert sich der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, zum oben genannten Bundesgesetz.

#### **Ausgangslage**

Der SEV begrüsst es grundsätzlich, dass über neue Wege des Gütertransportes auf der Schiene nachgedacht wird.

Wie der Bericht zum Bundesgesetz aufzeigt, prognostizieren die Schweizerischen Verkehrsperspektiven ein anhaltendes Verkehrswachstum auf Schiene und Strasse. Die auf Schiene und Strasse transportierten Gütermengen in Tonnen werden im Jahr 2030 voraussichtlich um 25 Prozent höher liegen als noch 2010. Es wird erwartet, dass sowohl der Schienen- als auch der Strassengüterverkehr aufgrund des Marktdrucks ihre Produktivität steigern müssen.

#### **Die bestehende Infrastruktur reicht nicht**

Für den SEV ist zudem klar, dass nach wie vor eine spürbare Verschiebung des Modal Splits von der Strasse auf die Schiene angestrebt werden muss. Wir gehen deshalb davon aus, dass die bestehende Infrastruktur für den Gütertransport auf der Schiene nicht ausreichen wird. Dies insbesondere, da auch die prognostizierten Wachstumsraten für den Personenverkehr auf der Schiene beachtlich sind.

#### **Güterverkehr muss Service public sein**

Der Service public – also die Grundversorgung insbesondere in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Post und Telekommunikation – hat in der Schweiz einen besonderen Stellenwert. Die Bevölkerung erwartet eine gute Versorgung in allen Regionen des Landes – auch dort, wo es sich betriebswirtschaftlich nicht lohnt. Der Staat sorgt dafür, dass die Dienstleistungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen überall zur Verfügung stehen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die hohe Lebensqualität in der ganzen Schweiz und für das Gedeihen der Wirtschaft.

Der SEV fordert, dass der Bund zum Service Public im Güterverkehr steht. Die Zukunft des Güterverkehrs darf nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien geplant werden. Ebenso entscheidend sind Ökologie, Betrachtungen des Gesamtsystems, der Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Randregionen.

### **Das Volk will die Güter auf der Schiene**

Kein anderes europäisches Land verfolgt eine so klare Politik der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene wie die Schweiz. Diese Politik ist durch verschiedene Volksabstimmungen breit abgestützt. Die Schweizerische Verkehrspolitik wurde durch die direkte Demokratie in zahlreichen Volksabstimmungen erarbeitet und bestätigt, geprägt von der stetigen Überzeugung, dass die Bahn ein nachhaltiges Verkehrsmittel ist, das alle Gegenden unseres Landes miteinander verbindet und die Umwelt schont.

### **Der Bund ist zu nachhaltigem Handeln verpflichtet**

Nachhaltige Entwicklung ist für den Bund und die Kantone keine freiwillige Aufgabe. Artikel 2 («Zweck») der Bundesverfassung erklärt die Nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel, und Artikel 73 («Nachhaltigkeit») fordert Bund und Kantone dazu auf, «ein auf Dauer ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits» anzustreben. Das Einfordern der nachhaltigen Entwicklung dürfte in Zukunft, durch das Erstarken der Klimabewegung an Gewicht gewinnen.

### **Güterverkehr muss nicht zwingend eigenwirtschaftlich sein**

Entgegen der Vorgaben im Gütertransportgesetz, ist der SEV der Überzeugung, dass Güterverkehr nicht in jedem Fall eigenwirtschaftlich sein kann und muss. Es ist aus unserer Sicht wichtiger, dass nachhaltige Entscheide gefällt werden können.

In dem Sinn können wir uns der folgenden Aussage aus dem erläuternden Bericht anschliessen:

Der Bund sorgt in erster Linie für günstige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs, damit möglichst ein eigenwirtschaftliches Angebot erbracht werden kann.

### **Gleiche Bedingungen für alle Akteure der Branche**

CST müsste als Teil des Verkehrs- und Transportangebots den gleichen Bedingungen unterliegen wie die anderen Akteure. Dazu gehören sozialpartnerschaftlich geregelte Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeitenden, die in einem Gesamtarbeitsvertrag verankert sind.

### **City – Logistik**

CST muss in geeigneter Form sicherstellen können, dass auch der Transport auf der letzten Meile ökologisch und sozialverträglich vonstattengeht. Es ist zu garantieren, dass auf der letzten Meile keine prekären Arbeitsbedingungen, wie man sie aus dem (Velo-) Kurierbereich (z.B. Uber eats) kennt, vorkommen.

## **Der Bund und die Kantone müssen eine tragende Rolle haben – finanzielle Beteiligung nicht ausschliessen**

Die Eisenbahngeschichte hat uns gelehrt, dass es nicht immer zielführend ist, der Privatwirtschaft die Zügel zu überlassen. Der Bund muss deshalb von Anbeginn sicherstellen, dass innerhalb des Plangenehmigungsverfahrens folgende Anliegen Vorrang haben:

- Optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem
- Nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Teile der Logistikkette
- Zwingende Verlagerung von der Strasse auf die Schiene
- Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene

Zur Erreichung dieser Ziele darf zum jetzigen Zeitpunkt eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht ausgeschlossen werden.

Der Aufbau und Unterhalt von Netzinfrastrukturen sind Aufgabe der öffentlichen Hand und die demokratische Mitsprache bei solchen Projekten muss gewährleistet sein. Die Einflussnahme des Bundes im Projekt Cargo sous terrain muss deshalb gesetzlich abgesichert werden. Dies wäre einer der nächsten Schritte im weiteren Verlauf des Prozesses.

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Der Bedarf nach mehr Gütertransport auf der Schiene ist klar gegeben. Der unterirdische Gütertransport sollte deshalb auch in Betracht gezogen werden können.

2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Ja

Insbesondere den Anliegender Kantone muss bei diesem Vorgehen innerhalb des Plangenehmigungsverfahrens ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Aus diesem Grund ist im Art. 10, Abs. 5 der zweite Teil des Satzes zu streichen:

5 Kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen. ~~soweit es das Unternehmen in seiner Tätigkeit nicht unverhältnismässig einschränkt.~~

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)?

Nein, da wir nicht mit allen genannten Punkten einverstanden sind.

Für die Erteilung der Plangenehmigung müssen weitere Auflagen erfüllt werden. Der Art. 10, Abs. 6 soll deshalb wie folgt ergänzt werden:

6 Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:

c. die optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem, die Nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Teile der Logistikkette, die zwingende Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sowie ein nennenswerter Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene, sichergestellt sind

Wir sind zudem der Ansicht, dass es verfrüht ist, finanzielle Mittel des Bundes bereits im jetzigen Stadium der Debatte auszuschliessen. Zudem sind wir der Meinung, dass die Vorgaben des Gütertransportgesetzes nicht alle als zwingend angesehen werden müssen (Beispiel Eigenwirtschaftlichkeit)

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja

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

Ja

c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Ja

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

Ja, das scheint uns eine Selbstverständlichkeit zu sein.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

### **Der Aufbau und Unterhalt von Netzinfrastrukturen sind Aufgabe der öffentlichen Hand**

Wegen ihrer grossen Bedeutung für die gesellschaftliche Wohlfahrt und ihrer Neigung zu natürlichen Monopolen zählen die Infrastrukturnetze seit jeher zu den öffentlichen Aufgaben. Zwar gibt es Beispiele von rein privaten Infrastrukturnetzen, doch die meisten wurden durch den Staat bzw. durch staatliche Betriebe selbst oder im Laufe der Zeit verstaatlicht (Eisenbahn).

Zwar wurden ehemalige Regiebetriebe in Aktiengesellschaften umgewandelt – wobei die öffentliche Hand als alleiniger oder mehrheitlicher Aktionär immer einen bestimmenden Einfluss behielt. Daran muss auch für Cargo sous terrain festgehalten werden.

### **Cargo sous terrain muss Service public sein**

Der Service public – also die Grundversorgung insbesondere in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Post und Telekommunikation – hat in der Schweiz einen besonderen

Stellenwert. Die Bevölkerung erwartet eine gute Versorgung in allen Regionen des Landes – auch dort, wo es sich betriebswirtschaftlich nicht lohnt. Der Staat sorgt dafür, dass die Dienstleistungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen überall zur Verfügung stehen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die hohe Lebensqualität in der ganzen Schweiz und für das Gedeihen der Wirtschaft.

Der SEV fordert, dass der Bund zum Service Public im Güterverkehr steht. Die Zukunft des Güterverkehrs darf nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien geplant werden. Ebenso entscheidend sind Ökologie, Betrachtungen des Gesamtsystems, der Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Randregionen. Da darf CST nicht aussenvorstehen.

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Nein

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

Das Nebeneinander der bestehenden und der neuen geplanten Infrastruktur wird kaum beleuchtet. Das bestehende Angebot der Zugangspunkte für den Schienengüterverkehr in der Fläche wird dauernd reduziert. Bei CST wird ein neues, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Infrastrukturprojekt propagiert, dessen letzte Meile via Strassennetz konzipiert ist. Der SEV fordert den Bund zu weiteren Abklärungen auf:

Gewünscht wird eine Zusammenstellung von neuen konzeptionellen Ansätzen einer koordinierenden Verkehrsorganisation auf der bestehenden Infrastruktur von Schiene und Strasse (Glättung von Verkehrsspitzen, Ausdehnung von Fahrverboten auf leichte Lieferwagen und zu Spitzenzeiten in den Städten, Bündelung der Transporte von mehreren Logistikern etc.). Diese müssen mit dem Aufwand für CST und dessen möglichen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den Städten abgeglichen werden. Und vor diesem Hintergrund muss das weitergehende Engagement des Bundes für das CST beurteilt werden.

CST müsste als Teil des Verkehrs- und Transportangebots den gleichen Bedingungen unterliegen wie die anderen Akteure. Dazu gehören sozialpartnerschaftlich geregelte Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeitenden, die in einem Gesamtarbeitsvertrag verankert sind.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti  
Präsident SEV



Daniela Lehmann  
Kordinatorin Verkehrspolitik

Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
3003 Bern

Bern, 9. Juli 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Die Logistik- und Transportbranche steht vor grossen Herausforderungen. Gefragt sind stabile, sichere und nachhaltige Lieferketten. Das Projekt Cargo Sous Terrain CST stellt eine Alternative dar, um die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu entlasten. GS1 Switzerland steht dem Konzept des unterirdischen Gütertransportes positiv gegenüber.

Der Schweizer Logistikmarkt ist auf ein Gesamtvolumen von 39,1 Milliarden Franken gewachsen und beschäftigt 182 700 Erwerbstätige. Die Branche übernimmt eine wichtige und nicht zu unterschätzende Rolle für die eidgenössische Volkswirtschaft und den Arbeitsmarkt. In ihrer Bedeutung ist die Logistik einer der wichtigsten Faktoren zur Erbringung wirtschaftlicher Effizienz.

Prognosen gehen davon aus, dass der Schweizer Güterverkehr auf der Strasse bis 2030 zwischen 25 und 35 Prozent zunehmen wird. Auf der Schiene beträgt das Wachstum sogar 40 Prozent. Damit das steigende Güterverkehrsaufkommen in Zukunft gemeistert werden kann, müssen heute die Weichen gestellt werden.

Angesichts der bereits heute stark ausgelasteten Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Strasse sehen wir mit der Vision einer unterirdischen Gütertransportlogistik eine Chance für einen Beitrag zur Bewältigung der künftigen Güterverkehrsströme. Das innovative Verkehrsprojekt hätte zudem eine grosse Aussenwirkung und stärkt den Technologie- und Innovationsstandort Schweiz nachhaltig.



Nur optimale Waren- und Informationsflüsse werden in Zukunft die Leistungsfähigkeit und die Effizienz der Wirtschaft steigern. Dazu braucht es Kooperationen und transparente Kommunikation. Nur wer Allianzen eingeht, wird sich auf dem Markt behaupten können. Unternehmen, für die das Denken in Netzwerken ein Teil der Firmenphilosophie ist, erweisen sich als kundenorientierter, kosteneffizienter und erfolgreicher.

Um in Zukunft die Wertschöpfungsketten nachhaltig zu optimieren und die Entwicklung und den Betrieb neuer Transportrouten zu ermöglichen, braucht es Transparenz und Logistik-Kollaborationen. Um die geforderte Transparenz in den Wertschöpfungsnetzwerken zu erreichen, müssen alle Beteiligten die gleiche Sprache sprechen.

Die weltweiten GS1 Standards bilden die Grundlage für nachhaltige Kooperation und ermöglichen ein transparentes und partnerschaftliches Wirtschaften. Mit den Standards steht allen Wertschöpfungspartnern eine einheitliche und gemeinsame Sprache zur Verfügung, die eine klare Kommunikation ermöglicht. So schaffen wir Transparenz, Vertrauen und erhöhen die Effizienz nachhaltig.

Als Fachverband für nachhaltige Wertschöpfungsnetzwerke unterstützt GS1 Schweiz fortschrittliche Zusammenarbeitsmodelle zwischen den Wertschöpfungspartnern. Auf diese Weise fördert der Verband die Kollaboration zwischen Herstellern, Handel und Dienstleistern. Auf dem Weg zur unternehmensübergreifenden Optimierung der Wertschöpfung unterstützen uns die global gültigen Standards und Prozessmodelle; sie sind fester Bestandteil aller Kollaborationsbemühungen.

Daher begrüsst GS1 Switzerland das Projekt Cargo Sous Terrain CST zur Schaffung eines neuen multimodalen Transportsystems, basiert es doch auf firmenübergreifender Kollaboration und verfolgt konsequent die Infrastrukturtrennung für den Güter- und Personenverkehr.

Mit freundlichen Grüssen

GS1 Switzerland



Robert Vogel  
Präsident GS1 Switzerland



Jörg Mathis  
CEO GS1 Switzerland

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

per Mail an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Basel, 8. Juli 2019 sd

**Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Vorlage «Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport»**

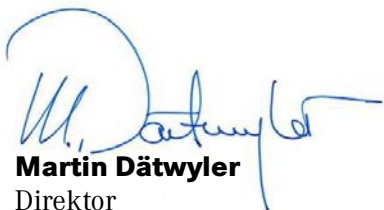
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage «Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Handelskammer beider Basel**

  
**Martin Dätwyler**  
Direktor

  
**Dr. Sebastian Deininger**  
Leiter

Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Dr. Sebastian Deininger  
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 24  
F +41 61 270 60 65

[s.deininger@hkbb.ch](mailto:s.deininger@hkbb.ch)

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

[www.hkbb.ch](http://www.hkbb.ch)

## Stellungnahme

Basel, 8. Juli 2019 ama/sd

# Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

---

**Mit Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, soll die gesetzliche Grundlage für zukünftige Projekte im Rahmen des unterirdischen Gütertransports geschaffen werden. Die Handelskammer beider Basel verfolgt das Projekt Cargo Sous Terrain, welches der Auslöser für das neue Bundesgesetz ist, schon seit längerer Zeit und hat sich in mehreren Gesprächen informieren lassen und die Pläne mit Logistikdienstleistern diskutiert. Die Handelskammer begrüsst das visionäre Projekt und die nun geplante Schaffung einer Gesetzgebung für den unterirdischen Gütertransport.**

---

### Ausgangslage

Angesichts des in der Zukunft erwarteten hohen Verkehrswachstums und der damit verbundenen Verkehrsströme, bestehen erhebliche Zweifel, ob die heutige Infrastruktur den zukünftigen Anforderungen genügt. So geht das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in den «Verkehrsperspektiven 2040» von einer Zunahme des Güterverkehrs um 45% auf der Schiene und um 33% auf der Strasse aus. Das anhaltende Wachstum, verbunden mit bereits heute überlasteten Infrastrukturen, führt gezwungenermassen zur Prüfung neuer Möglichkeiten die Kapazitäten im Bereich des Güterverkehrs auszubauen.

Daher ist es zu begrüssen, dass sich mit Cargo sous terrain (CST) Unternehmen auf privatwirtschaftlicher Basis zusammengeschlossen haben, um auf die grossen Herausforderungen für den zukünftigen Güterverkehr in der Schweiz hinzuweisen und um schon heute neue infrastrukturelle und logistische Lösungen für den Zeitraum ab 2030 in Form eines digitalen Gesamtlogistiksystems zu entwickeln.

Das geplante Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr soll die Basis schaffen, um ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene zu ermöglichen, dessen Ausgestaltung sich weitgehend an jenem nach dem Eisenbahngesetz orientiert. Mit dem neuen Gesetz sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen geschaffen werden. Ziel und Zweck des Bundesgesetzes ist es einerseits den diskriminierungsfreien Zugang zu den Transportdienstleistungen sicherzustellen. Andererseits soll sichergestellt werden, dass es nicht zu einer Duplizierung unterirdischer Gütertransportinfrastrukturen bzw. -systeme kommt. Weiterhin ist vorgesehen, die unterirdischen Gütertransportanlagen in den Sachplan Verkehr aufzunehmen.

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

[www.hkbb.ch](http://www.hkbb.ch)

## **Zentrale Punkte aus Sicht der Handelskammer**

Wir befürworten die Schaffung des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. Dieses schafft rechtliche Sicherheit und ermöglicht ein kantonsübergreifendes Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene. Das vorgeschlagene Plangenehmigungsverfahren stimmt weitgehend mit dem bewährten Eisenbahngesetz überein. Für die Handelskammer beider Basel ist klar, dass nicht ein Spezialgesetz für CST erstellt werden soll, sondern ein genereller Erlass für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport notwendig ist.

Der Bund soll im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgeben. Die konkrete Festlegung der Anlagen sowie die unterirdische Linienführung liegen in der Aufgabe der Kantone. Es ist begrüssenswert, dass die Investoren einen kooperativen Ansatz verfolgen. Synergien zwischen Unternehmen sollen ausgeschöpft und Innovationspotenziale gehoben werden. Indem das Projekt offen für die Beteiligung weiterer Unternehmen und Institutionen ist, kommt es a priori zu keiner Diskriminierung.

Positiv hervorzuheben ist weiter, dass die in der Aktiengesellschaft CST zusammengeschlossenen potenziellen Investoren von einer privatwirtschaftlichen Realisierung der von ihnen favorisierten Tunnellösung überzeugt sind. Gleichwohl gibt es im Rahmen des CST-Projekts noch immer viele Fragen zu klären und weitere Analysen durchzuführen. So ist sicherzustellen, dass die vorhandenen Kapazitäts- und Innovationspotenziale der heutigen Systeme, wie z.B. Lastwagen- und Schienenverkehre, in die Analyse einbezogen werden. Zudem ist zu analysieren, wie der Parallelbetrieb verschiedener Systeme idealerweise funktionieren soll. Zentral hierfür ist das Definieren und Integrieren leistungsfähiger Schnittstellen in das Gesamtsystem, damit heutige Bündelungsvorteile keinesfalls verloren gehen, sondern perspektivisch ausgebaut werden können.

Positiv hervorzuheben ist der von den Investoren gewählte Ansatz ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches einerseits zu ganz neuen Geschäftsmodellen für die Unternehmen führen kann, andererseits aber auch bisherige Geschäftsmodelle hinsichtlich ihrer Effizienz hinterfragen könnte. Zudem wären die Regionen in der Schweiz in unterschiedlicher Weise von der Realisierung des Projekts betroffen. Daher sind sowohl die betroffenen Unternehmen, als auch die Regionen weiterhin in die Planung und Entwicklung von unterirdischen Gütertransportsystemen einzubeziehen.

Aus Sicht der Handelskammer, sollen insbesondere die Thematik leichter Strassengüterfahrzeuge und Lieferwagen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht im Rahmen der City-Logistik vertieft betrachtet und bestehende Untersuchungen diesbezüglich vervollständigt respektive ausgeweitet werden. Vor allem im urbanen Raum ist durch diese Form des Verkehrs mit einer erhöhten Belastung der Infrastruktur zu rechnen.

Die positiven Effekte von unterirdischen Gütertransportsystemen würden massgeblich durch konkurrenzfähige Preise, hohe Termintreue und gut funktionierender Hubs an den jeweiligen Bedienungspunkten erzielt. Damit sind u.a. auch die Sicherung notwendiger Flächen, die Bündelung der Warenströme und der diskriminierungsfreie Zugang von essentieller Bedeutung.

## **Fazit und Forderungen**

Die Handelskammer beider Basel erachtet das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport als zielführend um Rechts- und Planungssicherheit für Projekte dieser Art zu schaffen.

Zentral ist für uns, dass ein diskriminierungsfreier Zugang sowie eine Abstimmung sämtlicher Planungen von unterirdischen Gütertransportsystemen mit anderen Logistikprojekten stattfinden.



## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Angesichts des in der Zukunft erwarteten hohen Verkehrswachstums und der damit verbundenen Verkehrsströme, bestehen erhebliche Zweifel, ob die heutige Infrastruktur den zukünftigen Anforderungen genügt. So geht das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in den «Verkehrsperspektiven 2040» von einer Zunahme des Güterverkehrs um 45% auf der Schiene und um 33% auf der Strasse aus. Das anhaltende Wachstum, verbunden mit bereits heute überlasteten Infrastrukturen, führt gezwungenermassen zur Prüfung neuer Möglichkeiten die Kapazitäten im Bereich des Güterverkehrs auszubauen.

Die Handelskammer beider Basel begrüsst, dass sich mit dem Cargo sous terrain (CST) Unternehmen auf privatwirtschaftlicher Basis zusammengeschlossen haben, um auf die grossen Herausforderungen für den zukünftigen Güterverkehr in der Schweiz hinzuweisen und um schon heute neue infrastrukturelle und logistische Lösungen für den Zeitraum ab 2030 in Form eines digitalen Gesamtlogistiksystems zu entwickeln.

Weiter ist positiv hervorzuheben, dass die in der Aktiengesellschaft CST zusammengeschlossenen potenziellen Investoren von einer privatwirtschaftlichen Realisierung der von Ihnen favorisierten Tunnellösung überzeugt sind und das mit der Investition verbundene Risiko tragen.

### **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?**

Wir befürworten die Schaffung des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. Dieses schafft die rechtliche Sicherheit und ermöglicht ein kantonsübergreifendes Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-010.0//330

**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)?**

Wir befürworten das anvisierte Vorgehen.

Das vorgeschlagene Plangenehmigungsverfahren stimmt weitgehend mit dem bewährten Eisenbahngesetz überein. Dabei ist es für die Handelskammer klar, dass nicht ein Spezialgesetz für CST erstellt werden soll, sondern ein genereller Erlass für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport notwendig ist.

Der Bund soll im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgeben. Die konkrete Festlegung der Anlagen, sowie die unterirdische Linienführung liegen in der Aufgabe der Kantone.

Die Handelskammer beider Basel anerkennt die Pläne von CST das Projekt komplett aus dem Markt zu finanzieren und erachtet es als richtig das Gesetz unabhängig von den Möglichkeiten der Finanzierung zu gestalten.

Um eine private Finanzierung zu ermöglichen, ist es entscheidend, dass mit dem Gesetz für den unterirdischen Gütertransport die nötige Rechts- und Planungssicherheit geschaffen wird.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme und somit eine ineffiziente Duplizierung der Infrastruktur entstehen.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-010.0//330

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

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und Investoren/Betreiber von unterirdischen Gütertransportsystemen – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Es ist sicherzustellen, dass die vorhandenen Kapazitäts- und Innovationspotenziale der heutigen Systeme, wie z.B. Lastwagen- und Schienenverkehre, in die Analyse einbezogen werden. Zudem ist zu analysieren, wie der Parallelbetrieb verschiedener Systeme funktionieren soll. Zentral hierfür ist das Definieren und Integrieren leistungsfähiger Schnittstellen in das Gesamtsystem, damit heutige Bündelungsvorteile keinesfalls verloren gehen, sondern perspektivisch ausgebaut werden können.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Investoren/Betreibern von unterirdischen Gütertransportsystemen abzusprechen.

Der frühzeitige Einbezug der Betreiber von bestehenden Systemen, wie z.B. Lastwagen- und Schienenverkehre ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-010.0//330

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

Es ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in bezüglich eines Rückbaus in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Dabei stellt sich die Frage ob der Rückbau eines Tunnels in dieser Grössenordnung realistisch und sinnvoll ist.

Die Handelskammer ist der Meinung, dass die Eigentümerin oder die Betreiberin dazu verpflichtet werden sollen, die Anlage so zu errichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder perspektivisch in eine andere Nutzung überführt werden kann. Im Falle eines Rückbaus, der Herrichtung ohne Sicherheitsrisiko oder der Überführung in eine andere Nutzung, dürfen keine Kosten für die Öffentlichkeit entstehen, sofern kein öffentliches Interesse besteht.

Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau – soweit sinnvoll – Pflicht.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Positiv hervorzuheben ist der von CST gewählte Ansatz, ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welcher einerseits zu ganz neuen Geschäftsmodellen für die Unternehmen führen kann, andererseits aber auch bisherige Geschäftsmodelle hinterfragen könnte. Zudem wären die Regionen in der Schweiz in unterschiedlicher Weise von der Realisierung des Projekts betroffen. Daher sind sowohl die betroffenen Unternehmen, als auch die Regionen weiterhin in die Planung und Entwicklung von unterirdischen Gütertransportsystemen einzubeziehen.

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

Aus Sicht der Handelskammer soll insbesondere die Thematik leichter Strassengüterfahrzeuge und Lieferwagen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht im Rahmen der City-Logistik vertieft betrachtet und bestehende Untersuchungen diesbezüglich vervollständigt respektive ausgeweitet werden. Vor allem im urbanen Raum ist durch diese Form des Verkehrs mit einer erhöhten Belastung der Infrastruktur zu rechnen.



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin S. Sommaruga  
3003 Bern

per E-Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 2. Juli 2019

## **Stellungnahme des HEV Schweiz**

### **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

#### **I. Einleitende Bemerkung**

Mit Ihrem Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) eröffnet.

Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Der HEV Schweiz ist mit seinen rund 330'000 Mitgliedern der grösste Vertreter der Haus-, Grund- und Stockwerkeigentümer in der Schweiz. Da die Interessen unserer Mitglieder vom UGüTG betroffen sind, machen wir von der Möglichkeit zur Stellungnahme Gebrauch und halten Folgendes fest.

#### **II. Allgemein**

Der vorliegende Entwurf des UGüTG soll die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen schaffen. Hierfür wird ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht vorgesehen. Sowohl die unterirdischen Gütertransportanlagen wie auch die direkt daran anschliessenden Anlagen sind Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens, welches dem Eisenbahngesetz entspricht. Die unterirdische Gütertransportanlage soll als eigenständiger Teil im Sachplan Verkehr aufgenommen werden.

Die Vernehmlassung soll zeigen, ob Cargo sous terrain (CST) die notwendige Unterstützung von den wesentlichen politischen und wirtschaftlichen Akteuren findet.

Parallel zu dieser Vernehmlassung werden die Kantone zu einem ersten Entwurf Sachplan unterirdischer Gütertransport im Rahmen der Zusammenarbeit gemäss Artikel 18 Raumplanungsverordnung konsultiert.

Aufgrund der Stellungnahmen zur Vernehmlassung wird der Bundesrat entscheiden, ob er das Projekt CST und die Schaffung einer entsprechenden Gesetzesgrundlage weiter unterstützt.

Falls das Projekt den nötigen Rückhalt hat, soll die Detailregelung des Baus, des Betriebs der Anlage und der darauf verkehrenden Fahrzeuge erfolgen. Eine finanzielle Unterstützung durch den Bund ist nach wie vor nicht vorgesehen. Das Rahmengesetz soll erlassen werden, weil ein solches Transportsystem geeignet ist, die von der öffentlichen Hand finanzierten Infrastrukturen auf Strasse und Schiene zu entlasten ohne öffentliche Mittel zu beanspruchen.

### **III. Grundsätzliche Unterstützung des Projekts Cargo sous terrain**

**Grundsätzlich ist das unterirdische Gütertransportsystem interessant. Dessen Umsetzung in Form des Projekts CST wird vom HEV Schweiz unterstützt, zumal das Projekt grosse Vorteile bietet:**

Angesichts der prognostizierten Zunahme der auf Schiene und Strasse transportierten Gütermengen in Tonnen im Jahr 2030 um 25 Prozent gegenüber 2010 und des zunehmenden Marktdrucks auf die Transportindustrie auf Strasse und Schiene, ist eine alternative, zumal privat finanzierte Lösung äusserst begrüssenswert. Mit CST bietet sich ein zukunftsorientiertes Projekt hierfür an.

Das Projekt CST soll zu einer Reduktion des schweren Gütertransports auf den Strassen (ca. 20-40% gemäss CST) führen und damit zu einer Verringerung der Immissionen. Durch eine Bündelung der Fahrten in der Citylogistik wird eine Reduktion der Gesamtfahrten erreicht, was zu einer Entlastung des Verkehrs in den Städten führen soll.

Die geplante Tunnelführung in der Tiefe von ca. 20 Meter bei den Hubs und ca. 30-40 Meter im weiteren Verlauf wird vom HEV Schweiz begrüsst. Positiv zu werten ist überdies die angestrebte Einsparung der oberirdischen Lagerungsfläche durch die Nutzung der mittleren Transportlinie als unterirdischen (Zwischen-) Lagerungsraum. Gemäss der im erläuternden Bericht genannten Expertise können je nach Entwicklung des Hubs ein bis zwei Hektaren pro Hub für alternative Nutzung verfügbar gemacht werden. Zudem sollen Nebennutzungen im Bereich der Elektrizität und Telekommunikation ermöglicht werden.

Es ist sinnvoll, dass nur eine beschränkt zulässige Menge an Gefahrgüter (Alltagsprodukte des Detailhandels) transportiert werden soll. Eine Gefährdung für das Grundwasser bestehe gemäss CST nicht. Auch soll das Projekt nicht zu einer Absackung des Bodens führen. Das Projekt wird eine positive Umweltbilanz durch eine erhebliche Reduktion des CO<sub>2</sub>-Austosses zur Folge haben. Der HEV Schweiz begrüsst zudem, dass das Projekt privatwirtschaftlich finanziert wird und eine finanzkräftige private Trägerschaft aufweist. Insgesamt dürfte das Projekt einen allgemeinen Nutzen haben, indem es die bestehende Infrastruktur auf der stark belasteten Verkehrsachse entlastet, und zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz beitragen.

#### IV. Kritik am Rahmengesetz

Die nachfolgende Kritik richtet sich nicht gegen das Projekt CST als solches, sondern gegen den Entwurf des vorliegenden Rahmengesetzes.

Immobilien Eigentümer sind von der Vorlage speziell/direkt betroffen, da in ihr Nutzungsinteresse an Grundstücken - oberirdisch wie auch unterirdisch – eingegriffen wird. Oberirdisch, wenn z.B. das Land für den Bau der Hubs benötigt wird, unterirdisch, wenn der Linienführung Erdsonden oder Bohrpfähle im Weg stehen. Künftige (grössere) Bauprojekte könnten verhindert werden, weil Grossbohrpfähle nicht mehr gebaut werden dürfen. Das Projekt CST hat möglicherweise Enteignungen zur Folge. Bei bestehenden Erdsonden (benötigte Tiefe bis zu ca. 250/500 Meter) sollen die Betroffenen entschädigt werden. Der Umfang der Entschädigung ist unklar. Nicht berücksichtigt werden die Folgekosten (erhöhter Stromverbrauch bei Wärmepumpen). Es wird auch keine Entschädigung für „verhinderte“ künftige Nutzung vorgesehen. Der Bau künftiger Erdsonden wird durch den Tunnel verunmöglicht. Was alles die Ersatzpflicht bei schädigenden Eingriffen in fremde Rechte nach Massgabe des EntG umfassen soll, ist völlig unklar (Art. 29 UGüTG). Zudem wird in der Vorlage keine Regelung der Haftung von CST und Versicherung im Gesetz vorgesehen.

Während des Baus des Tunnels ist mit erheblichen Immissionen zu rechnen (massiv erhöhtes Verkehrsaufkommen, Erschütterungen, Baustellenlärm tags- und nachts durch Materialverlad).

Im Plangenehmigungsverfahren wird keine persönliche Anzeige an potenziell betroffene Immobilieneigentümer vorgesehen (Art. 16 Abs. 2 UGüTG). Wie werden Immobilieneigentümer vom Projekt erfahren und ihre Rechte wahrnehmen können, wenn sie nicht persönlich informiert werden? Erdsonden beispielsweise werden oft kartografisch nicht erfasst.

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass die **Interessen der Immobilieneigentümer in der Vorlage nicht berücksichtigt** werden.

Die Eckdaten des Projekts CST sind bekannt (z.B. Tiefe des Tunnels, Art und Weise der Beförderung etc). Problematisch beim vorliegenden Rahmengesetz ist, dass es für jedes künftige Projekt anwendbar sein wird. Wenn das Projekt CST scheitern sollte, könnte es ein neues Projekt geben, welches einen Tunnel z.B. nur ca. 10 Meter unter dem Boden vorsieht oder neue oberirdische Teilstreckenabschnitte. Dies würde einen weit stärkeren Eingriff in die Nutzungsrechte der Immobilieneigentümer bedeuten.

Aufgrund der bestehenden Rechtslage ist der Schutz der projektbetroffenen Immobilieneigentümer mit Bezug auf ein solches Projekt unklar bzw. ungenügend. Aus Sicht des HEV Schweiz ist es daher unabdingbar, dass die Vorlage den Rechtsschutz der Immobilieneigentümer mit Bezug auf ein solches Projekt klar regelt. Es darf nicht nur den Interessen der Projektbeteiligten Rechnung getragen werden. Das Gesetz muss auch Rechtssicherheit für die Immobilieneigentümer schaffen.

Grundlage für mögliche Enteignung ist der Sachplan Verkehr des Bundes (vgl. Art. 6 UGüTG). Die Planungssperimeter/–korridore im Sachplan sind jedoch nur ein Zwischenergebnis und die definitive Planung erfolgt in den kantonalen Richtplänen. Deshalb ist den Interessen der Immobilieneigentümer bereits im Sachplanverfahren Rechnung zu tragen. Die

definitive Linienführung, die Hubs und die Ausgestaltung der Citylogistik stehen derzeit noch nicht fest.

Da die Auswirkungen des Gesetzes im Allgemeinen und des Projekts CST auf die Immobilieneigentümer aufgrund der Vorlage unklar ist, sind eine abschliessende Beurteilung und eine detaillierte Stellungnahme nicht möglich. Auf die Beantwortung des Fragebogens zur Vernehmlassung wird deshalb verzichtet.

Die projektspezifische Vorlage muss nach Ansicht des HEV Schweiz insbesondere folgende Punkte, wie zuvor ausgeführt, klar regeln:

- Berücksichtigung der Interessen der Immobilieneigentümer bereits im Sachplan
- Plangenehmigungsverfahren: Persönliche Anzeige an potenziell betroffene Immobilieneigentümer
- Entschädigung und Entschädigungsumfang bei Enteignungen (insbesondere Erdsonden) sowie Entschädigung für „verhinderte“ künftige Nutzung
- Ersatzpflicht bei schädigenden Eingriffen in fremde Rechte
- Immissionen und deren Folgen während des Baus des Tunnels
- Haftung und Versicherung von CST

#### **Forderung des HEV Schweiz:**

Der HEV Schweiz erwartet, dass auch die Interessen der Immobilieneigentümer in der Vorlage berücksichtigt werden. Dies bedingt die Gewährleistung des Rechtsschutzes der Immobilieneigentümer durch das zu schaffende Gesetz. Statt eines allgemeinen Rahmengesetzes ist ein für das Projekt CST spezifiziertes Gesetz zu schaffen. Die Vorlage ist in diesem Sinne der obgenannten Erwägungen und Forderungen zu ändern und zu ergänzen. Dabei beziehen sich die Änderungs- und Ergänzungsforderungen auf das CST-spezifische Gesetz anstelle des Rahmengesetzes.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Hauseigentümerverband Schweiz



NR Hans Egloff  
Präsident HEV Schweiz



MLaw Annekäthi Krebs  
Rechtskonsulentin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-  
kehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

per Email an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 03.07.2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Detailhandel Schweiz (IG D) bedankt sich für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner, Manor und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

### **Einbettung in die ändernden Güterverkehrsbedürfnisse**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel für die Güterver- und Entsorgung. Das Vorhaben entspricht dem Trend zu immer kleineren Transporteinheiten und kontinuierlicher Lieferung. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das zudem die Umweltbelastung reduziert, die Verkehrswege entlastet, und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt.

Aufgrund der Prognosen und unserer eigenen Einschätzung gehen wir davon aus, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundschaft haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während Kundinnen und Kunden rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchten, und zwar genau dann, wenn sie es wünschen. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, die Anforderungen an die Flexibilität und die Just-in-



time-Nachfrage steigen. Dies führt auch zu kontinuierlichen Nachlieferungen in die Verkaufsstellen.

## **Bedeutung des UGüTG für die IG Detailhandel**

Die IG D engagiert sich seit Anbeginn der CST-Initiative an vorderster Front. Wir tun dies nicht aus Neugier, sondern weil wir der Überzeugung sind, dass die Logistik in Zukunft Alternativen braucht. Gemeinsam mit vielen anderen wichtigen Wirtschaftsträgern treiben wir das Projekt voran. Es ist von zentraler Bedeutung, dass künftige logistische Bedürfnisse nach kontinuierlicher, zeitgenauer Lieferung erfüllt werden können. Mit der Weiterentwicklung bestehender Transportsysteme allein ist dies nicht zu bewerkstelligen.

Die Verdichtung in den Städten, in denen immer mehr Leute wohnen und 24h am Tag versorgt sein möchten, wird auch für den Detailhandel immer anspruchsvoller. Mit bisherigen Transportsystemen ist es kaum mehr möglich, längerfristig all diesen Bedürfnissen in den Städten nachzukommen. Die CST-Lösung, die ergänzend zu anderen Verkehrsträgern funktionieren wird, wird in der Lage sein, Bedürfnisse kommender Generationen zu befriedigen. Dies ist möglich dank einer eigens für den Gütertransport errichteten Infrastruktur, die 7x24h läuft, kleine Einheiten befördern kann und diese auf einer eigenen unterirdischen Infrastruktur so sortieren und zwischenlagern kann, dass sie an der Oberfläche direkt zielortspezifisch verteilt werden können.

Das UGüTG ist die Voraussetzung, dass das CST-System erstellt werden kann. Wir als Detailhändler sprechen uns in aller Deutlichkeit für die Lancierung des vorgeschlagenen Gesetzes aus. Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturvorhaben wird CST vollumfänglich privat finanziert. Das Gesetz soll rechtliche Rahmenbedingungen schaffen, damit eine unterirdische Anlage mit Zugängen zur Oberfläche realisiert werden kann. Der Staat wird dadurch nicht belastet. CST bringt ein innovatives Modell für die Finanzierung neuer Infrastrukturen in der Schweiz.

Das CST-System steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, namentlich dem Strassentransport und mit der Schiene. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das zukünftige Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz die Regeln für einen funktionierenden Wettbewerb beachtet werden. Es darf nicht passieren, dass CST politische Verpflichtungen auferlegt erhält und Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren vor einem Engagement zurückschrecken würden. Wir sind der klaren Auffassung, dass die im Gesetz stipulierte Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs und Anschlusses und die Verknüpfung mit einem Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen gemacht werden dürfen.

In diesem Sinn unterstützen wir mit Nachdruck die Schaffung eines UGüTG mit **liberalen, wettbewerbsgerechten Regeln**, welche für private Investoren Rechtssicherheit bieten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass die aus unserer Sicht zukunftsweisende Idee von CST realisiert werden kann. Über das Geschäftsmodell und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens werden schlussendlich die Kundinnen und Kunden urteilen. Damit die private Finanzierung allerdings funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die



für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Aus unserer Sicht weist der vorliegende Entwurf diesbezüglich noch Mängel auf. Namentlich braucht es eine bessere Koordination zwischen Sachplan- und Richtplanverfahren und eine Klärung der Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Realisierung des Projekts gefährden kann.

Die IG D vereint wichtige potenzielle Nutzer des CST-Gesamtsystems. Für unsere Branche ist es von grosser Wichtigkeit, dass das UGüTG rasch in Kraft gesetzt wird und so die Realisierungsarbeiten für das CST-System zügig vorangehen können.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wir sind überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Der Detailhandel hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

Aus Sicht der IG D wird der Güterverkehr im Rahmen des Ausbaus bis 2035 ein weiteres Mal benachteiligt gegenüber dem Personenverkehr. Daher ist es von grosser Bedeutung, dass die private Möglichkeit zur Schaffung einer Güterverkehrsinfrastruktur entsteht.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.



Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Dazu gehören insbesondere die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich und sinnvoll an bereits bestehende rechtliche Rahmen und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren





schlank gehalten werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen. Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.



**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau jedoch weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar (vgl. dazu unsere Anträge im beigelegten Dokument).

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf Investitionsentscheidungen und damit die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Diese sind im beigelegten Dokument zu den einzelnen Gesetzesartikeln aufgeführt.

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

Gerne möchten wir bei dieser Gelegenheit nochmals die Wichtigkeit eines liberalen, investorenfreundlichen Gesetzes, welches Rechtssicherheit bietet, betonen. Nur so kann der Pioniergeist, welcher den Wirtschaftsstandort Schweiz nachhaltig stärkt, entsprechend gewürdigt werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beigelegte Dokument mit unseren im Detail begründeten Änderungsanträgen zu den einzelnen Bestimmungen.



## Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln

Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln finden Sie im beigelegten Dokument.

Die IG Detailhandel Schweiz bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

**Rainer Deutschmann**  
Präsident IG D AG Güterverkehr

**Daniel Hintermann**  
Leiter Direktion Logistik Coop

Beilage erw.

## Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Anträge IG Detailhandel vom 03. Juli 2019

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p><b>Allgemeine Bemerkungen zu den Änderungsvorschlägen</b></p> <p><i>Begriffliches</i> Die Bezeichnung des Unternehmens, welches Gesuche nach diesem Gesetz stellt, die Anlagen betreibt und Träger von Rechten und Pflichten nach dem UGüTG ist, ist uneinheitlich. Deshalb schlagen wir nachstehend terminologische Anpassungen vor. Es ist zudem zu prüfen, ob ein Artikel mit Begriffsbestimmungen eingefügt werden sollte.</p> <p><i>Regeln über den Beförderungsvertrag</i> Wir beantragen zu prüfen, ob im UGüTG eine Bestimmung aufzunehmen ist, welche die Regeln über den Beförderungsvertrag festlegt. Art. 21 GüTG verweist auf die Regeln des COTIF. Eine solche Verweisung sollte auch im UGüTG geprüft werden. Allenfalls kann sich der Beförderungsvertrag nach diesem Gesetz auch rein nach dem Privatrecht richten. Mit Blick auf eine einheitliche, transportrechtliche Systematik würde es sich anbieten, den Beförderungsvertrag nach UGüTG gleich wie im GüTG zu regeln.</p> <p><i>Verfahrensbeschleunigung</i> Wir begrüßen den Ansatz des Bundes für eine parallele Entwicklung und damit frühzeitige Koordination des Sachplans des Bundes und der kantonalen Richtpläne. Die Erfahrung namentlich bzgl. der Stromnetze zeigt, dass Plangenehmigungsverfahren nicht zuletzt aufgrund von vielen Beteiligten bis weit über ein Jahrzehnt dauern können (vgl. Botschaft zum Bundesgesetz über den Um- und Ausbau der Stromnetze, BBl 2016 3865, 3892). Der Bundesgesetzgeber hat deshalb im revidierten Elektrizitätsgesetz verschiedene Massnahmen zur Verfahrensbeschleunigung vorgesehen (vgl. BBl 2017 7909 ff.). Verfahrensdauer von über 10 Jahren könnten die Investoren abschrecken und damit die Realisierbarkeit des unterirdischen Gütertransports gefährden. Deshalb beantragen wir, die vom Bund für das Stromnetz verabschiedeten Verfahrensbeschleunigungsmassnahmen im UGüTG <i>mutatis mutandis</i> zu übernehmen.</p>
<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von kantonsübergreifenden Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Anlagen, welche grundsätzlich dem unterirdischen, kantonsübergreifend ausgerichteten Gütertransport dienen, sowie den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p>Es sollte klargestellt werden, dass die Bewilligung von Teilstrecken oder Anlagen, die nur das Gebiet eines einzigen Kantons betreffen, ebenfalls in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. So lassen sich allfällige Unklarheiten in der Frage vermeiden, ob kantonale „Binnenabschnitte“ ebenfalls dem Plangenehmigungsverfahren nach diesem Gesetz unterstehen. Kantonale Binnenstrecken fallen auch unter den Anwendungsbereich des UGüTG. Zudem sollte dieses Gesetz auch dann zur Anwendung kommen, wenn Teilstrecken aus bspw. geologischen Gründen oberirdisch verlaufen.</p>
<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> Das Gesetz gilt für: a. die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen sowie</p>	<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen, vgl. jedoch Begründung]</p>	<p>Abs. 1: Wir beantragen zu prüfen, ob die direkten Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Dies, weil sonst das Risiko bestehen würde, dass die vom Bund bewilligten Hubs aufgrund von kantonal/kommunal nicht bewilligten Anschlüssen faktisch nicht gebaut werden könnten.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>die übrigen betriebsnotwendigen Installationen (Anlagen); und</p> <p>b. die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge.</p> <p><sup>2</sup> Es gilt nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p><sup>2</sup> Soweit dieses Gesetz ausdrücklich nichts Abweichendes regelt, gilt es nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p>Abs. 2: Art. 4 Abs. 2 regelt den diskriminierungsfreien Anschluss zu den Anlagen nach diesem Gesetz, weshalb der generelle Ausschluss des Geltungsbereichs für den Anschluss zu weit geht.</p>
<p><b>Art. 3 Anliegen der Kantone</b></p> <p>Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu sämtlichen angebotenen Transportdienstleistungen.</p> <p><sup>2</sup> Sie gewähren einander den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist.</p> <p><sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend:</p> <p>a. die Gewährung des Zugangs;</p> <p>b. die Zugangsvereinbarungen;</p> <p>c. die Berechnung des Preises.</p> <p><sup>4</sup> Sie beaufsichtigt die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten.</p> <p><sup>5</sup> Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten.</p> <p><sup>6</sup> Für das Klageverfahren vor der RailCom gelten die Artikel 7-43 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG) sowie die in einem erstinstanzlichen Klageverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des VwVG über das Beschwerdeverfahren, insbesondere die Artikel 52, 56, 57, 60 und 63-69 VwVG.</p>	<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar ist.</p> <p><sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend:</p> <p>a. die Gewährung des Zugangs und des Anschlusses;</p> <p>b. die Diskriminierungsfreiheit von Zugangs- und Anschlussvereinbarungen.</p> <p><sup>4</sup> Sie beobachtet die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten.</p> <p><sup>5</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>6</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1-3</i></p> <p>Grundsätzlich sollten jeweils Zugang <i>und</i> Anschluss erwähnt werden.</p> <p>Aus Absatz 1 und 2 ergibt sich, dass eine Nichtdiskriminierungspflicht gilt.</p> <p>Gemäss Abs. 3 lit. c soll die RailCom aber auch Streitigkeiten über die Berechnung des Preises entscheiden. Letzteres würde eine umfassende Preisregulierung implizieren.</p> <p>Eine staatliche Preisregulierung durch die RailCom – ob <i>ex ante</i> oder <i>ex post</i> – schränkt aber die unternehmerischen Freiheiten, die Gewinnmöglichkeiten und die Investitionssicherheit des Infrastrukturbetreibers stark ein. Dies ist beim vorliegenden Projekt, das rein privat finanziert und betrieben werden soll, nicht angebracht. Investitionen werden erschwert, wenn Investoren damit rechnen müssen, dass nicht die Marktkräfte, sondern eine staatliche Preisregulierung die Gewinnmöglichkeiten bestimmen. Eine Preisregulierung gefährdet das Projekt von vornherein.</p> <p>Wir beantragen daher, auf eine sektorspezifische Preisregulierung zu verzichten. Sollte sich später einmal zeigen, dass die Betreiberin der Anlage über eine marktbeherrschende oder eine marktmächtige Stellung verfügt, gelten ohnehin die Preisregulierungen des Kartellgesetzes (<b>KG</b>; SR 251) und des Preisüberwachungsgesetzes (<b>PÜG</b>; SR 942.20). Eine wettbewerbliche Preisaufsicht gemäss Kartell- und Preisüberwachungsrecht würde der privatrechtlichen Grundlage von CST entsprechen. Sie würde den Wettbewerbsgedanken und die Privatautonomie betonen und auch die Investitionssicherheit erhöhen. Ein Vorgehen nach KG und PÜG würde zweierlei gewährleisten: <i>Erstens</i> könnte sich CST in der schweizerischen Logistiklandschaft zunächst nach Massgabe der Marktkräfte etablieren. Und zweitens wäre gewährleistet, dass der Staat dann in die Geschäftstätigkeit von CST eingreifen könnte, wenn dies aufgrund der Wettbewerbsverhältnisse tatsächlich angezeigt ist. <i>Aus diesen Gründen beantragen wir, auf Art. 4 Abs. 3 lit c zu verzichten und lit. b auf die Prüfung der Diskriminierungsfreiheit einzuschränken.</i></p> <p>Sollte entgegen diesem Antrag an einer Preisregulierung festgehalten werden, müssten auf Gesetzesstufe zumindest die Grundsätze einer solchen Preisregulierung festgelegt</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p>werden, um den Vorgaben von Art. 164 und 36 BV zu genügen. Denn nach dem Konzept des UGüTG sind Bau und Betrieb der Infrastrukturen Sache der Privatwirtschaft. Entsprechend schwer wirken sich Eingriffe des Staates in die Preissetzung auf die Privatautonomie und namentlich die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 / 94 BV) aus. Auf Verordnungsstufe wären diese Grundsätze dann noch zu konkretisieren (Beispiel: Art. 18 ff. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV; SR 742.122]). Art. 41 Abs. 2 stellt als allgemein gehaltene Delegationsnorm u.E. keine hinreichende gesetzliche Grundlage für eine umfassende Preisregulierung dar. Zudem sollte bei einem solchen Regulierungsansatz geprüft werden, ob im Sinne von Investitionsanreizen (bspw. zeitlich begrenzte) Ausnahmen von der Preisregulierung ermöglicht werden (vgl. dazu die Ausnahmeregelung im Stromversorgungsrecht für sog. Merchant Lines in Art. 17 Abs. 6 StromVG und Art. 21 StromVV).</p> <p>Denkbar wäre allenfalls auch eine Regelung analog zu Art. 11 FMG (Zugangsgewährung durch marktbeherrschende Unternehmen): Sollten sich bei CST die Frage der Marktbeherrschung stellen, hätte die WEKO hierzu ein Gutachten zu erstatten. Erst wenn eine marktbeherrschende Stellung von CST vorläge, käme eine sektorspezifische Preisregulierung zur Anwendung. Eine solche müsste sicherstellen, dass CST angemessene Gewinne erwirtschaften kann, damit Investitions- und Innovationsanreize nicht von vornherein erlahmen.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i> Wir schlagen vor, die Terminologie gemäss den revidierten Art. 40a<sup>ter</sup> Abs., 3 EBG (BBl 2018 6065) zu wählen („beobachten“ statt „beaufsichtigen“).</p>
<p><b>Art. 5 Enteignung</b></p> <p><sup>1</sup> Für den Bau und den Betrieb von Anlagen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG) geltend gemacht werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet geeignete Räume für die Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.</p> <p><sup>2</sup> Die Anlagen bedürfen einer Grundlage im Richtplan des Kantons nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG).</p>	<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Ausnahmen von der Sachplanpflicht.</p>	<p><i>Zu Absatz 4</i> Eine Sachplanpflicht ist nur dort sinnvoll, wo mit einer erheblichen Auswirkung auf Raum und Umwelt zu rechnen ist. Dies entspricht auch dem Grundgedanken in Art. 10 Abs. 7.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linieneinführung nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.</p>		
<p><b>Art. 7 Verfahren</b></p> <p><sup>1</sup> Beabsichtigt ein Unternehmen, ein Plangenehmigungsgesuch für ein Vorhaben einzureichen, so orientiert es das BAV frühzeitig darüber. Dazu reicht es dem BAV die zur Beurteilung der geeigneten Räume erforderlichen Unterlagen ein. Daraus muss insbesondere das Konflikt- und Optimierungspotenzial hinsichtlich der Raumnutzung hervorgehen.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p>	<p><b>Art. 7 Verfahren</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Das BAV entscheidet gestützt darauf, ob ein Sachplanverfahren durchgeführt werden muss, erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p> <p><sup>3</sup> Der Sachplan ist innert zweier Jahre zu erarbeiten und in Kraft zu setzen.</p>	<p><i>Zu Absatz 2</i></p> <p>Das Sachplanverfahren sollte von der Fachbehörde geleitet werden; dies aus Effizienz- und Rechtssicherheitsgründen.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i></p> <p>Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom gesuchstellenden Unternehmen verlangen, im Rahmen des koordinierten Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen. Wir beantragen zudem, dass klarheitshalber das Koordinationsprinzip im Gesetz explizit an dieser oder einer anderen geeigneten Stelle aufgenommen wird. Die Anzahl von Mindestvarianten sollte im Gesetz nicht definiert werden. Varianten sind dort sinnvoll, wo eine Auswahl an Möglichkeiten besteht. Dies ist nicht immer der Fall.</p>
<p><b>Art. 9 Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit</b></p> <p><sup>1</sup> Die Anlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit sowie gemäss den anerkannten Regeln der Technik zu bauen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen, insbesondere zur technischen Kompatibilität, zum Schutz der Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Umwelt.</p>	<p>--</p>	<p>Absatz 2: „Technische Kompatibilität“ – besser wohl: „Interoperabilität“ – ist für den Betrieb von CST, den Ausbau und die Verbindung mit Anlagen Dritter (d.h. von Kunden und von Drittanbieter unterirdischer Transportsysteme in anderen Gebieten der Schweiz) wichtig. Es sollte daher geprüft werden, ob mit Abs. 2 die Interoperabilität sichergestellt ist oder ob diese Frage im formellen Gesetz konkreter adressiert werden muss.</p>
<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden.</p> <p><sup>2</sup> Als Änderung einer Anlage gilt auch der Einbau anderer Anlagen, sofern die geänderte Anlage weiterhin ganz</p>	<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Art. 12 bleibt vorbehalten.</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i></p> <p>Hinweis auf Art. 12 aus Gründen der Klarheit.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i></p> <p>Wir gehen davon aus, dass eine Betriebsbewilligung weder angedacht noch notwendig ist. Klarheitshalber beantragen wir, dass im Gesetz explizit aufgenommen wird, dass eine Betriebsbewilligung nicht erforderlich ist.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dient.</p> <p><sup>3</sup> Genehmigungsbehörde ist das BAV.</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.</p> <p><sup>5</sup> Kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Unternehmen in seiner Tätigkeit nicht unverhältnismässig einschränkt.</p> <p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Sicherheit, der Raumplanung, des Umweltschutzes oder des Natur- und Heimatschutzes, entgegenstehen; und</p> <p>b. das Unternehmen finanziell leistungsfähig ist.</p> <p><sup>7</sup> Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan voraus.</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.</p>	<p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Eine Betriebsbewilligung ist nicht erforderlich.</p> <p><sup>5</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. die finanziellen Mittel sichergestellt werden können.</p> <p><sup>7</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial.</p> <p><sup>9</sup> Die Bearbeitungsfrist für ein Plangenehmigungsverfahren darf zwei Jahre nicht überschreiten. Der Bundesrat setzt für die einzelnen Verfahrensschritte Fristen fest und kann dabei Verfahrenserleichterungen vorsehen.</p>	<p><i>Zu Absatz 6 lit. b</i> Es soll offen belassen werden, welches Unternehmen schlussendlich die Anlagen baut, im Eigentum hält, betreibt etc. Deshalb ist nicht auf die finanzielle Kraft des gesuchstellenden Unternehmens, sondern allgemein darauf abzustellen, ob finanzielle Mittel sichergestellt werden können.</p> <p><i>Zu Absatz 8</i> Dies bewirkt zwar im Vergleich zu Art. 18 Abs. 6 EBG eine Besserstellung von CST (oder von anderen Eigentümern / Betreibern unterirdischer Transportanlagen). Standorte für Deponie und Verwertung von Aushubmaterial sind indessen von zentraler Bedeutung für das Projekt. Streitigkeiten über den „engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang“ in den Kantonen sind absehbar. Das Projekt würde wesentlich kompliziert und die Investitionssicherheit gefährdet, wenn hierfür zunächst langwierige kantonale Planungs- und Bewilligungsverfahren durchgeführt werden müssten. Das UGüTG sollte diesen Zusammenhang deshalb von Gesetzes wegen herstellen und die Bewilligung solcher Standorte in das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren integrieren. Artikel 22 wäre entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Zu Absatz 9</i> Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
	<p><b>10a Verfahrensdurchführung durch verwaltungsexterne Personen</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV kann verwaltungsexterne Personen mit der Durchführung von Plangenehmigungsverfahren beauftragen.</p> <p><sup>2</sup> Die verwaltungsexternen Personen haben keine Entscheidungsbefugnisse; sie können alle verfahrensleitenden Anordnungen treffen, soweit diese nicht selbständig anfechtbar sind.</p>	<p>Dient der Verfahrensbeschleunigung in Anlehnung an Art. 17a revEleG.</p>
<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV beurteilt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das gesuchstellende Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><i>Absatz 2</i> Terminologische Anpassung</p>



Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen können ohne Plangenehmigungsverfahren erstellt oder geändert werden, wenn sie:</p> <p>a. keine schutzwürdigen Interessen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes oder Dritter berühren;</p> <p>b. keine Bewilligungen oder Genehmigungen nach den Bestimmungen des übrigen Bundesrechts erfordern.</p> <p><sup>2</sup> Im Zweifelsfall wird ein Verfahren durchgeführt.</p> <p><sup>3</sup> Die Unternehmen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Die Betreiberinnen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>
<p><b>Art. 13 Anwendbares Recht</b></p> <p>Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz und subsidiär nach dem EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 14 Einleitung des Verfahrens</b></p> <p>Das Plangenehmigungsgesuch ist mit den erforderlichen Unterlagen beim BAV einzureichen. Dieses prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen.</p>	<p>--</p>	<p>Kein Änderungsantrag, jedoch Hinweis: Um eine effiziente Planung und Projektierung sicherzustellen, muss die Verordnung verlässlich definieren, welche Unterlagen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind.</p>
<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b></p> <p><sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:</p> <p>a. Oberirdische Veränderungen sind sichtbar zu machen.</p> <p>b. Unterirdische Veränderungen sind erkennbar zu machen.</p> <p><sup>2</sup> Einwände gegen die Aussteckung oder die Aufstellung von Profilen sind sofort, jedenfalls aber vor Ablauf der Auflagefrist beim BAV vorzubringen.</p> <p><sup>3</sup> Für andere vorbereitende Handlungen, für die Projektbereinigung und für die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen gilt das Verfahren nach Artikel 15 EntG. Das BAV entscheidet über Einwände Dritter.</p>	<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b></p> <p><sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 16 Anhörung, Publikation und Auflage</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von fünf Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.</p> <p><sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.</p> <p><sup>3</sup> Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG zur Folge.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeige</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeige</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	Terminologische Anpassung
<p><b>Art. 18 Einsprache</b></p> <p><sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des VwVG oder des EntG Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAV Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.</p> <p><sup>2</sup> Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG sind beim BAV einzureichen.</p> <p><sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 19 Bereinigungsverfahren</b></p> <p>Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> Mit der Plangenehmigung entscheidet das BAV gleichzeitig über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.</p>	<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Terminologische Anpassungen

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Es kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.</p> <p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn das Unternehmen fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen hat.</p> <p><sup>4</sup> Das BAV kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.</p>	<p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen wurde.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	
<p><b>Art. 21 Schätzungsverfahren, vorzeitige Besitzeinweisung</b></p> <p><sup>1</sup> Kommt keine Einigung über Entschädigungen zustande, so führt die Eidgenössische Schätzungskommission nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens ein Schätzungsverfahren nach den Bestimmungen des EntG durch.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV übermittelt dem Präsidenten oder der Präsidentin der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.</p> <p><sup>3</sup> Der Präsident oder die Präsidentin der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentscheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im Übrigen gilt Artikel 76 EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p> <p><sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über</p>	<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so schlagen die betroffenen Kantone in ihrer Stellungnahme zum Plangenehmigungsgesuch die Standorte für die Entsorgung des Materials vor.</p> <p><sup>2</sup> Kommt ein Kanton seiner Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann das BAV nach Ansetzung einer angemessenen Nachfrist mit der Plangenehmi-</p>	<p><i>Begründung und Konzept Änderung</i></p> <p>Das Verhältnis dieser Bestimmung zum anzupassenden Art. 10 Abs. 8 sollte näher analysiert werden. Entweder gehören solche Standorte wegen räumlicher und funktionaler Nähe zur Anlage und werden im PGV bewilligt. Oder sie gehören nicht zur Anlage, sind für die Ablagerung aber wichtig. Dann stellt sich die Frage, wer diese bewilligen kann. Unser Antrag ist im Sinne der Verfahrenseffizienz dahingehen ausgestaltet, dass der Bund jedenfalls für die Zwischenlagerungsstandorte zuständig sein soll (vgl. Absatz 2).</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p>	<p>gung im eigenen Ermessen Zwischenlager für das Material bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der endgültigen Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung spätestens innerhalb von fünf Jahren nach der rechtskräftigen Plangenehmigung.</p>	
<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> Besteht die Möglichkeit, die für ein Vorhaben erforderlichen dinglichen Rechte durch Landumlegung zu sichern, und erfolgt die Landumlegung nicht freiwillig, so ist sie auf Antrag des BAV innerhalb der von ihm bestimmten Frist nach kantonalem Recht anzuordnen. Wird die Frist nicht eingehalten, so wird das ordentliche Verfahren mit Enteignungen durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Für das Landumlegungsverfahren gilt:</p> <p>a. Es können Grundstücke des Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. Vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, können Abzüge gemacht werden.</p> <p>c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Bau bewirkt, können angerechnet werden.</p> <p>d. Das Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. Es können andere Vorkehren des kantonalen Rechts getroffen werden.</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> Sieht das kantonale Recht kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung beziehungsweise der Güter oder Waldzusammenlegung; das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Bau beschränkt werden.</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. Es können Grundstücke des gesuchstellenden Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p>c. [keine Bemerkungen]</p> <p>d. Das gesuchstellende Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des gesuchstellenden Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das gesuchstellende Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p>	<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p>	<p>Wir beantragen eine Regelung analog zu Art. 14 GüTG.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Sie dürfen nur mit Zustimmung des BAV bewilligt werden, sofern sie auch dem unterirdischen Gütertransport dienen oder diesen beeinträchtigen könnten.</p>	<p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem BAV zur Prüfung, ob die Bestimmungen dieses Gesetzes eingehalten werden.</p> <p><sup>3</sup> Das BAV holt bei der Betreiberin Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist.</p> <p><sup>4</sup> Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.</p> <p><sup>5</sup> Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.</p>	
<p><b>Art. 25 Rückbau</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Die zuständige Behörde entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann entsprechende Sicherheiten verlangen.</p>	<p><b>Art. 25 Stilllegung</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt und können die Anlagen keiner anderen Nutzung zugeführt werden, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers stillzulegen. Das BAV entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung angemessene Sicherheiten verlangen.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Der Rückbau von Anlagen für den unterirdischen Gütertransport ist kostenintensiv und nicht notwendig. Eine Verpflichtung des Eigentümers, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe fachmännisch stillzulegen, genügt, um die Sicherheit zu gewährleisten. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar. Jedenfalls sollte aber die Möglichkeit einer Nutzungsänderung offenbelassen werden. Zur Sicherstellung der einheitlichen Rechtsanwendung ist das BAV als zuständige Behörde zu bezeichnen.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Solche Sicherheiten sind aus Gründen der Verfahrenseinheit und Rechtssicherheit im Plangenehmigungsverfahren festzulegen. Es ist ausserdem zu konkretisieren, in welchem Umfang solche Sicherheiten verlangt werden bzw. auf welcher Grundlage dieser Umfang zu ermitteln ist. Dies ist aus Gründen der Investitionssicherheit erwünscht.</p>
<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Unternehmen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Betreiber der Anlagen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 27 Vorkehren im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt das Unternehmen für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p>	<p><b>Art. 27 Vorkehren im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt die Betreiberin für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p> <p><sup>2</sup> [vgl. Begründung]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Unklar. Es ist zu erläutern, was mit dem zweiten Satz gemeint ist.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Das Unternehmen trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, die wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu deren Lasten.</p>		
<p><b>Art. 28 Transport gefährlicher Güter</b></p> <p><sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter erlassen.</p> <p><sup>2</sup> Er kann Strecken bezeichnen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden dürfen. Für Gefahrgutum-schliessungen regelt er:</p> <p>a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen;</p> <p>b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Das Unternehmen hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge des Unternehmens handelt.</p>	<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Die Betreiberin hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge handelt.</p>	Terminologische Anpassungen
<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen des Unternehmens durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Unternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag des Unternehmens und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Ent-scheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In be-sonders dringlichen Fällen kann das Unternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p>	<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge nach Art. 2 Abs. 1 durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren der Betreiberin Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag der Betreiberin und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In be-sonders dringlichen Fällen kann die Betreiberin die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p> <p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor der Erteilung der Plangenehmigung, so richtet sich</p>	Systematische und terminologische Anpassungen

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor Erstellung der Anlagen des Unternehmens, so richtet sich der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen das Unternehmen nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	<p>der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen die Betreiberin nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	
<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Unternehmen dürfen die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung.</p> <p><sup>3</sup> Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen der Unternehmen.</p>	<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberin darf die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung. Es kann diese Regelung an das BAV delegieren.</p> <p><sup>3</sup> Signal- und Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen gemäss Art. 2 Abs. 1.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Wegen der Spezialität der Materie ist es sinnvoll, die Kompetenz zur Bezeichnung der Anlagen und zur Regelung deren Verwendung an das BAV zu delegieren, zumal das BAV auch Plangenehmigungsbehörde ist.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i> Verweis auf Art. 2 Abs. 1 dient der Klarstellung.</p>
<p><b>Art. 32 Umweltverträglichkeitsprüfung und Vorbereitungsmassnahmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Umweltverträglichkeitsprüfung richtet sich nach den Bestimmungen des 3. Kapitels des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983.</p> <p><sup>2</sup> Vorbereitungsmassnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das UVEK entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind gemäss dem EntG vorgängig zu orientieren und gegebenenfalls zu entschädigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 33 Zuständige Stelle</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV überwacht:</p> <p>a. die Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes beim Bau der Anlagen sowie bei Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge;</p> <p>b. die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften risikoorientiert.</p> <p><sup>2</sup> Es kann Nachweise und Gutachten verlangen. Es kann selbst stichprobenartig Prüfungen vornehmen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>

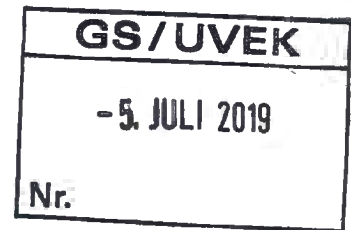
Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Stellt es fest, dass der Bau oder Betrieb der Anlagen oder der Betrieb der Fahrzeuge die Sicherheit von Personen oder Gütern gefährden kann, so trifft es die erforderlichen Massnahmen, um die Sicherheit wiederherzustellen. Es kann den Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge einschränken oder untersagen.</p>		
<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> Besondere Vorkommnisse während des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge müssen dem BAV umgehend gemeldet werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Unternehmen muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben. Es muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> [vgl. Begründung]</p> <p><sup>2</sup> Die Betreiberin muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben, für die Abklärung der besonderen Vorkommnisse notwendig sind. Sie muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p>Zu Absatz 1 Es ist mindestens grundsätzlich zu definieren, was mit „besonderen Vorkommnissen“ gemeint ist. Allenfalls ist eine Verweisung auf Art. 14a EBG angebracht.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Terminologische Anpassung. Sodann geht es zu weit, eine Herausgabepflicht für „sämtliche“ Dokumente vorzusehen. Sie ist auf <i>notwendige</i> Dokumente zu beschränken, obwohl damit eine Abweichung zu Art. 14a EBG entsteht (der aber in dieser Hinsicht ebenfalls zu weit geht). Bereits Art. 36 Abs. 1 UGüTG sieht ausserdem vor, dass für die aufsichtsrechtliche Tätigkeit des BAV nur „notwendige“ Daten erhoben werden.</p>
<p><b>Art. 35 Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen</b></p> <p><sup>1</sup> Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge wird eine Untersuchung durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Die Untersuchung dient dazu, Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.</p> <p><sup>3</sup> Für das Untersuchungsverfahren gelten die Artikel 15a–15c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 sinngemäss.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Unternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Unternehmen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Unternehmen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p>	<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Betreiberinnen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Betreiberinnen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung auf Schiene und Strasse kann das BAV von den Betreiberinnen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Der Einschub entspricht dem Erläuternden Bericht (S. 37).</p>



Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch das Unternehmen ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. Auflagen und Betriebseinschränkungen;  b. Verstösse gegen Bestimmungen über den Arbeitsschutz oder die Arbeitsbedingungen.</p> <p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, insbesondere die Form der Bekanntgabe.</p>	<p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch die Betreiberin ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]  b. [keine Bemerkungen]  <sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	
<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Unternehmen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).</p> <p><sup>2</sup> Die Aufsicht richtet sich nach Artikel 29 DSG.</p>	<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberinnen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Terminologische Anpassungen
<p><b>Art. 38 Übertretungen</b></p> <p><sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:</p> <p>a. dem BAV falsche oder unvollständige Auskünfte erteilt;  b. sich weigert, dem BAV sämtliche Dokumente herauszugeben;  c. sich weigert, dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen zu gewähren (Art. 34 Abs. 2).</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat kann Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen für strafbar erklären.</p>	<p><b>Art. 38 Übertretungen</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]  a. [keine Bemerkungen]  b. sich weigert, dem BAV die im Sinne von Artikel 34 Absatz 2 notwendigen Dokumente herauszugeben;  c. [keine Bemerkungen]  <sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Zu Absatz 1 lit. b Anpassung gemäss Vorschlag zu Art. 34 Abs. 2.
<p><b>Art. 39 Widerhandlungen gegen Bau- und Betriebsvorschriften</b></p> <p><sup>1</sup> Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich ein Bauvorhaben ohne die nach Artikel 10 erforderliche Plangenehmigung oder in Missachtung von aus dem Plangenehmigungsverfahren resultierenden Bedingungen, Auflagen oder Vorschriften ausführt oder ausführen lässt.</p> <p><sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bestraft.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 40 Strafverfolgung</b> Widerhandlungen gegen dieses Gesetz werden von den Kantonen verfolgt und beurteilt.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 41 Vollzug</b> <sup>1</sup> Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz. <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen zu verhindern.</p>	<p><b>Art. 41 Vollzug</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen] <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen und bei Anschlussgewährung zu verhindern.</p>	<p><i>Zu Absatz 2</i> Je nach Grundsatzentscheid zur Kontrolle des Zugangs- und Anschlussregimes (inkl. all-fällige Preisregulierung) anzupassen. Vgl. Bemerkungen zu Art. 4. Der Bundesrat soll auch bzgl. Anschlussgewährung Ausführungsbestimmungen erlassen können.</p>
<p><b>Art. 42 Referendum und Inkrafttreten</b> <sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. <sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern



per Email an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 2. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros bedankt sich für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können.

### **Einbettung in die ändernden Güterverkehrsbedürfnisse**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel für die Güterver- und Entsorgung. Das Vorhaben entspricht dem Trend zu immer kleineren Transporteinheiten und kontinuierlicher Lieferung. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das zudem die Umweltbelastung reduziert, die Verkehrswege entlastet, und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt.

Aufgrund der Prognosen und unserer eigenen Einschätzung gehen wir davon aus, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundschaft haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während Kundinnen und Kunden rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchten, und zwar genau dann, wenn sie es wünschen. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, die Anforderungen an die Flexibilität und die Just-in-time-Nachfrage steigen. Dies führt auch zu kontinuierlichen Nachlieferungen in die Verkaufsstellen.

## **Bedeutung des UGüTG für die Migros**

Die Migros engagiert sich seit Anbeginn der CST-Initiative an vorderster Front. Wir tun dies nicht aus Neugier, sondern weil wir der Überzeugung sind, dass die Logistik in Zukunft Alternativen braucht. Gemeinsam mit vielen anderen wichtigen Wirtschaftsträgern treiben wir das Projekt voran. Es ist von zentraler Bedeutung, dass künftige logistische Bedürfnisse nach kontinuierlicher, zeitgenauer Lieferung erfüllt werden können. Mit der Weiterentwicklung bestehender Transportsysteme allein ist dies nicht zu bewerkstelligen.

Die Verdichtung in den Städten, in denen immer mehr Leute wohnen und 24h am Tag versorgt sein möchten, wird auch für den Detailhandel immer anspruchsvoller. Mit bisherigen Transportsystemen ist es kaum mehr möglich, längerfristig all diesen Bedürfnissen in den Städten nachzukommen. Die CST-Lösung, die ergänzend zu anderen Verkehrsträgern funktionieren wird, wird in der Lage sein, Bedürfnisse kommender Generationen zu befriedigen. Dies ist möglich dank einer eigens für den Gütertransport errichteten Infrastruktur, die 7x24h läuft, kleine Einheiten befördern kann und diese auf einer eigenen unterirdischen Infrastruktur so sortieren und zwischenlagern kann, dass sie an der Oberfläche direkt zielortspezifisch verteilt werden können.

Das UGüTG ist die Voraussetzung, dass das CST-System erstellt werden kann. Wir als Detailhändler sprechen uns in aller Deutlichkeit für die Lancierung des vorgeschlagenen Gesetzes aus. Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturvorhaben wird CST vollumfänglich privat finanziert. Das Gesetz soll rechtliche Rahmenbedingungen schaffen, damit eine unterirdische Anlage mit Zugängen zur Oberfläche realisiert werden kann. Der Staat wird dadurch nicht belastet. CST bringt ein innovatives Modell für die Finanzierung neuer Infrastrukturen in der Schweiz.

Das CST-System steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, namentlich dem Strassentransport und mit der Schiene. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das zukünftige Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz die Regeln für einen funktionierenden Wettbewerb beachtet werden. Es darf nicht passieren, dass CST politische Verpflichtungen auferlegt erhält und Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren vor einem Engagement zurückschrecken würden. Wir sind der klaren Auffassung, dass die im Gesetz stipulierte Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs und Anschlusses und die Verknüpfung mit einem Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen gemacht werden dürfen.

In diesem Sinn unterstützen wir mit Nachdruck die Schaffung eines UGüTG mit **liberalen, wettbewerbsgerechten Regeln**, welche für private Investoren Rechtssicherheit bieten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass die aus unserer Sicht zukunftsweisende Idee von CST realisiert werden kann. Über das Geschäftsmodell und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens werden schlussendlich die Kundinnen und Kunden urteilen. Damit die private Finanzierung allerdings funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Aus unserer Sicht weist der vorliegende Entwurf diesbezüglich noch Mängel auf. Namentlich braucht es eine bessere Koordination zwischen Sachplan- und Richtplanverfahren und eine Klärung der Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Realisierung des Projekts gefährden kann.

Der Detailhandel ist ein wichtiger potenzieller Nutzer des CST-Gesamtsystems. Für unsere Branche ist es von grosser Wichtigkeit, dass das UGüTG rasch in Kraft gesetzt wird und so die Realisierungsarbeiten für das CST-System zügig vorangehen können.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wir sind überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Der Detailhandel hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

Aus Sicht der Migros wird der Güterverkehr im Rahmen des Ausbaus Schrittes 2035 ein weiteres Mal benachteiligt gegenüber dem Personenverkehr. Daher ist es von grosser Bedeutung, dass die private Möglichkeit zur Schaffung einer Güterverkehrsinfrastruktur entsteht.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Dazu gehören insbesondere die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich und sinnvoll an bereits bestehende rechtliche Rahmen und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen. Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Im Übrigen verweisen wir auf das beiliegende Dokument mit im Detail begründeten Anträgen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau jedoch weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar (vgl. dazu unsere Anträge im beigelegten Dokument).

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf Investitionsentscheidungen und damit die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Diese sind im beigelegten Dokument zu den einzelnen Gesetzesartikeln aufgeführt.

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

Gerne möchten wir bei dieser Gelegenheit nochmals die Wichtigkeit eines liberalen, investorenfreundlichen Gesetzes, welches Rechtssicherheit bietet, betonen. Nur so kann der Pioniergeist, welcher den Wirtschaftsstandort Schweiz nachhaltig stärkt, entsprechend gewürdigt werden. Im Übrigen verweisen wir auf das beigelegte Dokument mit unseren im Detail begründeten Änderungsanträgen zu den einzelnen Bestimmungen.

**Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

Anträge zu den einzelnen Gesetzesartikeln finden Sie im beigelegten Dokument.

Die Migros bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Überlegungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is for Andreas Münch, and the signature on the right is for Rainer Deutschmann. Both signatures are fluid and cursive.

**Andreas Münch**  
Mitglied der Generaldirektion

**Rainer Deutschmann**  
Leiter Direktion Logistik Transport

Beilage erw.



**Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG)  
Anträge Migros vom 2. Juli 2019**

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p><b>Allgemeine Bemerkungen zu den Änderungsvorschlägen</b></p> <p><i>Begriffliches</i> Die Bezeichnung des Unternehmens, welches Gesuche nach diesem Gesetz stellt, die Anlagen betreibt und Träger von Rechten und Pflichten nach dem UGÜTG ist, ist uneinheitlich. Deshalb schlagen wir nachstehend terminologische Anpassungen vor. Es ist zudem zu prüfen, ob ein Artikel mit Begriffsbestimmungen eingefügt werden sollte.</p> <p><i>Regeln über den Beförderungsvertrag</i> Wir beantragen zu prüfen, ob im UGÜTG eine Bestimmung aufzunehmen ist, welche die Regeln über den Beförderungsvertrag festlegt. Art. 21 GÜTG verweist auf die Regeln des COTIF. Eine solche Verweisung sollte auch im UGÜTG geprüft werden. Allenfalls kann sich der Beförderungsvertrag nach diesem Gesetz auch rein nach dem Privatrecht richten. Mit Blick auf eine einheitliche, transportrechtliche Systematik würde es sich anbieten, den Beförderungsvertrag nach UGÜTG gleich wie im GÜTG zu regeln.</p> <p><i>Verfahrensbeschleunigung</i> Wir begrüßen den Ansatz des Bundes für eine parallele Entwicklung und damit frühzeitige Koordination des Sachplans des Bundes und der kantonalen Richtpläne. Die Erfahrung namentlich bzgl. der Stromnetze zeigt, dass Plangenehmigungsverfahren nicht zuletzt aufgrund von vielen Beteiligten bis weit über ein Jahrzehnt dauern können (vgl. Botschaft zum Bundesgesetz über den Um- und Ausbau der Stromnetze, BBl 2016 3865, 3892). Der Bundesgesetzgeber hat deshalb im revidierten Elektrizitätsgesetz verschiedene Massnahmen zur Verfahrensbeschleunigung vorgesehen (vgl. BBl 2017 7909 ff.). Verfahrensdauer von über 10 Jahren könnten die Investoren abschrecken und damit die Realisierbarkeit des unterirdischen Gütertransports gefährden. Deshalb beantragen wir, die vom Bund für das Stromnetz verabschiedeten Verfahrensbeschleunigungsmassnahmen im UGÜTG <i>mutatis mutandis</i> zu übernehmen.</p>
<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von kantonsübergreifenden Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p><b>Art. 1 Gegenstand</b> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Anlagen, welche grundsätzlich dem unterirdischen, kantonsübergreifend ausgerichteten Gütertransport dienen, sowie den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen.</p>	<p>Es sollte klargestellt werden, dass die Bewilligung von Teilstrecken oder Anlagen, die nur das Gebiet eines einzigen Kantons betreffen, ebenfalls in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. So lassen sich allfällige Unklarheiten in der Frage vermeiden, ob kantonale „Binnenabschnitte“ ebenfalls dem Plangenehmigungsverfahren nach diesem Gesetz unterstehen. Kantonale Binnenstrecken fallen auch unter den Anwendungsbereich des UGÜTG. Zudem sollte dieses Gesetz auch dann zur Anwendung kommen, wenn Teilstrecken aus bspw. geologischen Gründen oberirdisch verlaufen.</p>
<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> Das Gesetz gilt für: a. die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen sowie</p>	<p><b>Art. 2 Geltungsbereich</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen, vgl. jedoch Begründung]</p>	<p>Abs. 1: Wir beantragen zu prüfen, ob die direkten Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Dies, weil sonst das Risiko bestehen würde, dass die vom Bund bewilligten Hubs aufgrund von kantonal/kommunal nicht bewilligten Anschlüssen faktisch nicht gebaut werden könnten.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>die übrigen betriebsnotwendigen Installationen (Anlagen); und</p> <p>b. die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge.</p> <p><sup>2</sup> Es gilt nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p><sup>2</sup> Soweit dieses Gesetz ausdrücklich nichts Abweichendes regelt, gilt es nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.</p>	<p>Abs. 2: Art. 4 Abs. 2 regelt den diskriminierungsfreien Anschluss zu den Anlagen nach diesem Gesetz, weshalb der generelle Ausschluss des Geltungsbereichs für den Anschluss zu weit geht.</p>
<p><b>Art. 3 Anliegen der Kantone</b></p> <p>Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu sämtlichen angebotenen Transportdienstleistungen.</p> <p><sup>2</sup> Sie gewähren einander den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist.</p> <p><sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend:</p> <p>a. die Gewährung des Zugangs;</p> <p>b. die Zugangsvereinbarungen;</p> <p>c. die Berechnung des Preises.</p> <p><sup>4</sup> Sie beaufsichtigt die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten.</p> <p><sup>5</sup> Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten.</p> <p><sup>6</sup> Für das Klageverfahren vor der RailCom gelten die Artikel 7-43 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG) sowie die in einem erstinstanzlichen Klageverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des VwVG über das Beschwerdeverfahren, insbesondere die Artikel 52, 56, 57, 60 und 63-69 VwVG.</p>	<p><b>Art. 4 Diskriminierungsverbot</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der Anlagen gewähren den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen, sofern dies technisch machbar ist.</p> <p><sup>3</sup> Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend:</p> <p>a. die Gewährung des Zugangs und des Anschlusses;</p> <p>b. die Diskriminierungsfreiheit von Zugangs- und Anschlussvereinbarungen.</p> <p><sup>4</sup> Sie beobachtet die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten.</p> <p><sup>5</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>6</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1-3</i></p> <p>Grundsätzlich sollten jeweils Zugang <i>und</i> Anschluss erwähnt werden.</p> <p>Aus Absatz 1 und 2 ergibt sich, dass eine Nichtdiskriminierungspflicht gilt.</p> <p>Gemäss Abs. 3 lit. c soll die RailCom aber auch Streitigkeiten über die Berechnung des Preises entscheiden. Letzteres würde eine umfassende Preisregulierung implizieren.</p> <p>Eine staatliche Preisregulierung durch die RailCom – ob <i>ex ante</i> oder <i>ex post</i> – schränkt aber die unternehmerischen Freiheiten, die Gewinnmöglichkeiten und die Investitionssicherheit des Infrastrukturbetreibers stark ein. Dies ist beim vorliegenden Projekt, das rein privat finanziert und betrieben werden soll, nicht angebracht. Investitionen werden erschwert, wenn Investoren damit rechnen müssen, dass nicht die Marktkräfte, sondern eine staatliche Preisregulierung die Gewinnmöglichkeiten bestimmen. Eine Preisregulierung gefährdet das Projekt von vornherein.</p> <p>Wir beantragen daher, auf eine sektorspezifische Preisregulierung zu verzichten. Sollte sich später einmal zeigen, dass die Betreiberin der Anlage über eine marktbeherrschende oder eine marktmächtige Stellung verfügt, gelten ohnehin die Preisregulierungen des Kartellgesetzes (KG; SR 251) und des Preisüberwachungsgesetzes (PÜG; SR 942.20). Eine wettbewerbliche Preisaufsicht gemäss Kartell- und Preisüberwachungsrecht würde der privatrechtlichen Grundlage von CST entsprechen. Sie würde den Wettbewerbsgedanken und die Privatautonomie betonen und auch die Investitionssicherheit erhöhen. Ein Vorgehen nach KG und PÜG würde zweierlei gewährleisten: <i>Erstens</i> könnte sich CST in der schweizerischen Logistiklandschaft zunächst nach Massgabe der Marktkräfte etablieren. Und <i>zweitens</i> wäre gewährleistet, dass der Staat dann in die Geschäftstätigkeit von CST eingreifen könnte, wenn dies aufgrund der Wettbewerbsverhältnisse tatsächlich angezeigt ist. <i>Aus diesen Gründen beantragen wir, auf Art. 4 Abs. 3 lit c zu verzichten und lit. b auf die Prüfung der Diskriminierungsfreiheit einzuschränken.</i></p> <p>Sollte entgegen diesem Antrag an einer Preisregulierung festgehalten werden, müssten auf Gesetzesstufe zumindest die Grundsätze einer solchen Preisregulierung festgelegt</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
		<p>werden, um den Vorgaben von Art. 164 und 36 BV zu genügen. Denn nach dem Konzept des UGÜTG sind Bau und Betrieb der Infrastrukturen Sache der Privatwirtschaft. Entsprechend schwer wirken sich Eingriffe des Staates in die Preissetzung auf die Privatautonomie und namentlich die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 / 94 BV) aus. Auf Verordnungsstufe wären diese Grundsätze dann noch zu konkretisieren (Beispiel: Art. 18 ff. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung [NZV; SR 742.122). Art. 41 Abs. 2 stellt als allgemein gehaltene Delegationsnorm u.E. keine hinreichende gesetzliche Grundlage für eine umfassende Preisregulierung dar. Zudem sollte bei einem solchen Regulierungsansatz geprüft werden, ob im Sinne von Investitionsanreizen (bspw. zeitlich begrenzte) Ausnahmen von der Preisregulierung ermöglicht werden (vgl. dazu die Ausnahmeregelung im Stromversorgungsrecht für sog. Merchant Lines in Art. 17 Abs. 6 StromVG und Art. 21 StromVV).</p> <p>Denkbar wäre allenfalls auch eine Regelung analog zu Art. 11 FMG (Zugangsgewährung durch marktbeherrschende Unternehmen): Sollten sich bei CST die Frage der Marktbeherrschung stellen, hätte die WEKO hierzu ein Gutachten zu erstaten. Erst wenn eine marktbeherrschende Stellung von CST vorläge, käme eine sektorspezifische Preisregulierung zur Anwendung. Eine solche müsste sicherstellen, dass CST angemessene Gewinne erwirtschaften kann, damit Investitions- und Innovationsanreize nicht von vornherein erlahmen.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i> Wir schlagen vor, die Terminologie gemäss den revidierten Art. 40a<sup>ter</sup> Abs., 3 EBG (BBl 2018 6065) zu wählen („beobachten“ statt „beaufsichtigen“).</p>
<p><b>Art. 5 Enteignung</b></p> <p><sup>1</sup> Für den Bau und den Betrieb von Anlagen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (EntG) geltend gemacht werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet geeignete Räume für die Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.</p> <p><sup>2</sup> Die Anlagen bedürfen einer Grundlage im Richtplan des Kantons nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG).</p>	<p><b>Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Ausnahmen von der Sachplanpflicht.</p>	<p><i>Zu Absatz 4</i> Eine Sachplanpflicht ist nur dort sinnvoll, wo mit einer erheblichen Auswirkung auf Raum und Umwelt zu rechnen ist. Dies entspricht auch dem Grundgedanken in Art. 10 Abs. 7.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.</p>		
<p><b>Art. 7 Verfahren</b></p> <p><sup>1</sup> Beabsichtigt ein Unternehmen, ein Plangenehmigungsgesuch für ein Vorhaben einzureichen, so orientiert es das BAV frühzeitig darüber. Dazu reicht es dem BAV die zur Beurteilung der geeigneten Räume erforderlichen Unterlagen ein. Daraus muss insbesondere das Konflikt- und Optimierungspotenzial hinsichtlich der Raumnutzung hervorgehen.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p>	<p><b>Art. 7 Verfahren</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Das BAV entscheidet gestützt darauf, ob ein Sachplanverfahren durchgeführt werden muss, erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest.</p> <p><sup>3</sup> Der Sachplan ist innert zweier Jahre zu erarbeiten und in Kraft zu setzen.</p>	<p><i>Zu Absatz 2</i></p> <p>Das Sachplanverfahren sollte von der Fachbehörde geleitet werden; dies aus Effizienz- und Rechtssicherheitsgründen.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i></p> <p>Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p><b>Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens</b></p> <p>Bund und Kantone können vom gesuchstellenden Unternehmen verlangen, im Rahmen des koordinierten Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen. Wir beantragen zudem, dass klarheitshalber das Koordinationsprinzip im Gesetz explizit an dieser oder einer anderen geeigneten Stelle aufgenommen wird. Die Anzahl von Mindestvarianten sollte im Gesetz nicht definiert werden. Varianten sind dort sinnvoll, wo eine Auswahl an Möglichkeiten besteht. Dies ist nicht immer der Fall.</p>
<p><b>Art. 9 Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit</b></p> <p><sup>1</sup> Die Anlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit sowie gemäss den anerkannten Regeln der Technik zu bauen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern.</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen, insbesondere zur technischen Kompatibilität, zum Schutz der</p> <p>Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Umwelt.</p>	<p>–</p>	<p>Absatz 2: „Technische Kompatibilität“ – besser wohl: „Interoperabilität“ – ist für den Betrieb von CST, den Ausbau und die Verbindung mit Anlagen Dritter (d.h. von Kunden und von Drittanbieter unterirdischer Transportsysteme in anderen Gebieten der Schweiz) wichtig. Es sollte daher geprüft werden, ob mit Abs. 2 die Interoperabilität sichergestellt ist oder ob diese Frage im formellen Gesetz konkreter adressiert werden muss.</p>
<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden.</p> <p><sup>2</sup> Als Änderung einer Anlage gilt auch der Einbau anderer Anlagen, sofern die geänderte Anlage weiterhin ganz</p>	<p><b>Art. 10 Plangenehmigung</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Art. 12 bleibt vorbehalten.</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i></p> <p>Hinweis auf Art. 12 aus Gründen der Klarheit.</p> <p><i>Zu Absatz 4</i></p> <p>Wir gehen davon aus, dass eine Betriebsbewilligung weder angedacht noch notwendig ist. Klarheitshalber beantragen wir, dass im Gesetz explizit aufgenommen wird, dass eine Betriebsbewilligung nicht erforderlich ist.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p>oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dient.</p> <p><sup>3</sup> Genehmigungsbehörde ist das BAV.</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.</p> <p><sup>5</sup> Kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Unternehmen in seiner Tätigkeit nicht unverhältnismässig einschränkt.</p> <p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Sicherheit, der Raumplanung, des Umweltschutzes oder des Natur- und Heimatschutzes, entgegenstehen; und</p> <p>b. das Unternehmen finanziell leistungsfähig ist.</p> <p><sup>7</sup> Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan voraus.</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.</p>	<p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>4</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Eine Betriebsbewilligung ist nicht erforderlich.</p> <p><sup>5</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>6</sup> Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. die finanziellen Mittel sichergestellt werden können.</p> <p><sup>7</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial.</p> <p><sup>9</sup> Die Bearbeitungsfrist für ein Plangenehmigungsverfahren darf zwei Jahre nicht überschreiten. Der Bundesrat setzt für die einzelnen Verfahrensschritte Fristen fest und kann dabei Verfahrenserleichterungen vorsehen.</p>	<p><i>Zu Absatz 6 lit. b</i> Es soll offen belassen werden, welches Unternehmen schlussendlich die Anlagen baut, im Eigentum hält, betreibt etc. Deshalb ist nicht auf die finanzielle Kraft des gesuchstellenden Unternehmens, sondern allgemein darauf abzustellen, ob finanzielle Mittel sichergestellt werden können.</p> <p><i>Zu Absatz 8</i> Dies bewirkt zwar im Vergleich zu Art. 18 Abs. 6 EBG eine Besserstellung von CST (oder von anderen Eigentümern / Betreibern unterirdischer Transportanlagen). Standorte für Deponie und Verwertung von Aushubmaterial sind indessen von zentraler Bedeutung für das Projekt. Streitigkeiten über den „engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang“ in den Kantonen sind absehbar. Das Projekt würde wesentlich kompliziert und die Investitionssicherheit gefährdet, wenn hierfür zunächst langwierige kantonale Planungs- und Bewilligungsverfahren durchgeführt werden müssten. Das UGÜTG sollte diesen Zusammenhang deshalb von Gesetzes wegen herstellen und die Bewilligung solcher Standorte in das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren integrieren. Artikel 22 wäre entsprechend anzupassen.</p> <p><i>Zu Absatz 9</i> Dient der Verfahrensbeschleunigung.</p>
	<p><b>10a Verfahrensdurchführung durch verwaltungsexterne Personen</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV kann verwaltungsexterne Personen mit der Durchführung von Plangenehmigungsverfahren beauftragen.</p> <p><sup>2</sup> Die verwaltungsexternen Personen haben keine Entscheidungsbefugnisse; sie können alle verfahrensleitenden Anordnungen treffen, soweit diese nicht selbständig anfechtbar sind.</p>	<p>Dient der Verfahrensbeschleunigung in Anlehnung an Art. 17a revEleG.</p>
<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV beurteilt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><b>Art. 11 Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> Es legt fest, wofür das gesuchstellende Unternehmen Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.</p>	<p><b>Absatz 2</b> Terminologische Anpassung</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> Anlagen können ohne Plangenehmigungsverfahren erstellt oder geändert werden, wenn sie:</p> <p>a. keine schutzwürdigen Interessen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes oder Dritter berühren;</p> <p>b. keine Bewilligungen oder Genehmigungen nach den Bestimmungen des übrigen Bundesrechts erfordern.</p> <p><sup>2</sup> Im Zweifelsfall wird ein Verfahren durchgeführt.</p> <p><sup>3</sup> Die Unternehmen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	<p><b>Art. 12 Genehmigungsfreie Änderungen</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Die Betreiberinnen müssen dem BAV jährlich eine Liste der genehmigungsfrei erstellten und geänderten Anlagen zustellen.</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>
<p><b>Art. 13 Anwendbares Recht</b></p> <p>Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz und subsidiär nach dem EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 14 Einleitung des Verfahrens</b></p> <p>Das Plangenehmigungsgesuch ist mit den erforderlichen Unterlagen beim BAV einzureichen. Dieses prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen.</p>	<p>–</p>	<p>Kein Änderungsantrag, jedoch Hinweis: Um eine effiziente Planung und Projektierung sicherzustellen, muss die Verordnung verlässlich definieren, welche Unterlagen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind.</p>
<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b></p> <p><sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:</p> <p>a. Oberirdische Veränderungen sind sichtbar zu machen.</p> <p>b. Unterirdische Veränderungen sind erkennbar zu machen.</p> <p><sup>2</sup> Einwände gegen die Aussteckung oder die Aufstellung von Profilen sind sofort, jedenfalls aber vor Ablauf der Auflagefrist beim BAV vorzubringen.</p> <p><sup>3</sup> Für andere vorbereitende Handlungen, für die Projektbereinigung und für die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen gilt das Verfahren nach Artikel 15 EntG. Das BAV entscheidet über Einwände Dritter.</p>	<p><b>Art. 15 Vorbereitende Handlungen</b></p> <p><sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen Veränderungen, die das geplante Werk bewirkt, wie folgt bekanntgeben:</p> <p>a. [keine Bemerkungen]</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> [keine Bemerkungen]</p>	<p>Terminologische Anpassung</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 16 Anhörung, Publikation und Auflage</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von fünf Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.</p> <p><sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.</p> <p><sup>3</sup> Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG zur Folge.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeile</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeile über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	<p><b>Art. 17 Persönliche Anzeile</b></p> <p>Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das gesuchstellende Unternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeile über die zu enteignenden Rechte zustellen.</p>	Terminologische Anpassung
<p><b>Art. 18 Einsprache</b></p> <p><sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des VwVG oder des EntG Partei ist, kann während der Auflagefrist beim BAV Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.</p> <p><sup>2</sup> Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG sind beim BAV einzureichen.</p> <p><sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 19 Bereinigungsverfahren</b></p> <p>Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> Mit der Plangenehmigung entscheidet das BAV gleichzeitig über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.</p>	<p><b>Art. 20 Geltungsdauer</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Terminologische Anpassungen

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Es kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.</p> <p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn das Unternehmen fünf Jahre nach Ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen hat.</p> <p><sup>4</sup> Das BAV kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.</p>	<p><sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen wurde.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	
<p><b>Art. 21 Schätzungsverfahren, vorzeitige Besitzeinweisung</b></p> <p><sup>1</sup> Kommt keine Einigung über Entschädigungen zustande, so führt die Eidgenössische Schätzungskommission nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens ein Schätzungsverfahren nach den Bestimmungen des EntG durch.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV übermittelt dem Präsidenten oder der Präsidentin der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.</p> <p><sup>3</sup> Der Präsident oder die Präsidentin der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentscheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im Übrigen gilt Artikel 76 EntG.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p> <p><sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über</p>	<p><b>Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial</b></p> <p><sup>1</sup> Fallen beim Bau von Anlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so schlagen die betroffenen Kantone in Ihrer Stellungnahme zum Plangenehmigungsgesuch die Standorte für die Entsorgung des Materials vor.</p> <p><sup>2</sup> Kommt ein Kanton seiner Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann das BAV nach Ansetzung einer angemessenen Nachfrist mit der Plangenehmi-</p>	<p><i>Begründung und Konzept Änderung</i></p> <p>Das Verhältnis dieser Bestimmung zum anzupassenden Art. 10 Abs. 8 sollte näher analysiert werden. Entweder gehören solche Standorte wegen räumlicher und funktionaler Nähe zur Anlage und werden im PGV bewilligt. Oder sie gehören nicht zur Anlage, sind für die Ablagerung aber wichtig. Dann stellt sich die Frage, wer diese bewilligen kann. Unser Antrag ist im Sinne der Verfahrenseffizienz dahingehen ausgestaltet, dass der Bund jedenfalls für die Zwischenlagerungsstandorte zuständig sein soll (vgl. Absatz 2).</p>



Vorlage	Anträge	Begründung
<p>das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials.</p>	<p>gung im eigenen Ermessen Zwischenlager für das Material bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der endgültigen Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung spätestens innerhalb von fünf Jahren nach der rechtskräftigen Plangenehmigung.</p>	
<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> Besteht die Möglichkeit, die für ein Vorhaben erforderlichen dinglichen Rechte durch Landumlegung zu sichern, und erfolgt die Landumlegung nicht freiwillig, so ist sie auf Antrag des BAV innerhalb der von ihm bestimmten Frist nach kantonalem Recht anzuordnen. Wird die Frist nicht eingehalten, so wird das ordentliche Verfahren mit Enteignungen durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Für das Landumlegungsverfahren gilt:</p> <p>a. Es können Grundstücke des Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. Vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, können Abzüge gemacht werden.</p> <p>c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Bau bewirkt, können angerechnet werden.</p> <p>d. Das Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. Es können andere Vorkehren des kantonalen Rechts getroffen werden.</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> Sieht das kantonale Recht kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung beziehungsweise der Güter oder Waldzusammenlegung; das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Bau beschränkt werden.</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p><b>Art. 23 Landumlegung</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. Es können Grundstücke des gesuchstellenden Unternehmens eingebracht werden.</p> <p>b. [keine Bemerkungen]</p> <p>c. [keine Bemerkungen]</p> <p>d. Das gesuchstellende Unternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.</p> <p>e. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des gesuchstellenden Unternehmens an dieses abgetreten wird, ist der betroffenen Grundeigentümerin oder dem betroffenen Grundeigentümer zum Verkehrswert zu vergüten.</p> <p><sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>5</sup> Dem Bau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Baus nötig, so trägt das gesuchstellende Unternehmen sämtliche Kosten.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p>	<p><b>Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht</b></p>	<p>Wir beantragen eine Regelung analog zu Art. 14 GÜTG.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Sie dürfen nur mit Zustimmung des BAV bewilligt werden, sofern sie auch dem unterirdischen Gütertransport dienen oder diesen beeinträchtigen könnten.</p>	<p><sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von Anlagen, die nicht überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.</p> <p><sup>2</sup> Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem BAV zur Prüfung, ob die Bestimmungen dieses Gesetzes eingehalten werden.</p> <p><sup>3</sup> Das BAV holt bei der Betreiberin Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist.</p> <p><sup>4</sup> Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.</p> <p><sup>5</sup> Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.</p>	
<p><b>Art. 25 Rückbau</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Die zuständige Behörde entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann entsprechende Sicherheiten verlangen.</p>	<p><b>Art. 25 Stilllegung</b></p> <p><sup>1</sup> Wird der Betrieb der Anlagen definitiv eingestellt und können die Anlagen keiner anderen Nutzung zugeführt werden, so sind die Anlagen auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers stillzulegen. Das BAV entscheidet, inwieweit der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist.</p> <p><sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung angemessene Sicherheiten verlangen.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Der Rückbau von Anlagen für den unterirdischen Gütertransport ist kostenintensiv und nicht notwendig. Eine Verpflichtung des Eigentümers, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe fachmännisch stillzulegen, genügt, um die Sicherheit zu gewährleisten. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar. Jedenfalls sollte aber die Möglichkeit einer Nutzungsänderung offenbelassen werden. Zur Sicherstellung der einheitlichen Rechtsanwendung ist das BAV als zuständige Behörde zu bezeichnen.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Solche Sicherheiten sind aus Gründen der Verfahrenseinheit und Rechtssicherheit im Plangenehmigungsverfahren festzulegen. Es ist ausserdem zu konkretisieren, in welchem Umfang solche Sicherheiten verlangt werden bzw. auf welcher Grundlage dieser Umfang zu ermitteln ist. Dies ist aus Gründen der Investitionssicherheit erwünscht.</p>
<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Unternehmen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p><b>Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht</b></p> <p>Die Betreiber der Anlagen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p>
<p><b>Art. 27 Vorkehrungen im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt das Unternehmen für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p>	<p><b>Art. 27 Vorkehrungen im öffentlichen Interesse</b></p> <p><sup>1</sup> Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt die Betreiberin für deren weitere Benützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.</p> <p><sup>2</sup> [vgl. Begründung]</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Unklar. Es ist zu erläutern, was mit dem zweiten Satz gemeint ist.</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Das Unternehmen trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, die wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu deren Lasten.</p>		
<p><b>Art. 28 Transport gefährlicher Güter</b></p> <p><sup>1</sup> Der Bundesrat kann Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter erlassen.</p> <p><sup>2</sup> Er kann Strecken bezeichnen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden dürfen. Für Gefahrgutumschliessungen regelt er:</p> <p>a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen;</p> <p>b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Das Unternehmen hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge des Unternehmens handelt.</p>	<p><b>Art. 29 Ersatzpflicht</b></p> <p>Die Betreiberin hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe des EntG Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge handelt.</p>	Terminologische Anpassungen
<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen des Unternehmens durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Unternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag des Unternehmens und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In besonders dringlichen Fällen kann das Unternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p>	<p><b>Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte</b></p> <p><sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge nach Art. 2 Abs. 1 durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren der Betreiberin Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag der Betreiberin und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In besonders dringlichen Fällen kann die Betreiberin die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.</p> <p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor der Erteilung der Plangenehmigung, so richtet sich</p>	Systematische und terminologische Anpassungen

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Tätigkeiten Dritter schon vor Erstellung der Anlagen des Unternehmens, so richtet sich der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen das Unternehmen nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	<p>der Entschädigungsanspruch der betroffenen Dritten gegen die Betreiberin nach dem EntG. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen oder begonnene Tätigkeiten Dritter haben diese die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihnen kein Anspruch auf Entschädigung zu.</p>	
<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Unternehmen dürfen die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung.</p> <p><sup>3</sup> Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen der Unternehmen.</p>	<p><b>Art. 31 Signal- und Fernmeldeanlagen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberin darf die für den unterirdischen Gütertransport notwendigen Signal- und Fernmeldeanlagen erstellen und betreiben.</p> <p><sup>2</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezeichnet die Anlagen und regelt ihre Verwendung. Es kann diese Regelung an das BAV delegieren.</p> <p><sup>3</sup> Signal- und Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen den Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen gemäss Art. 2 Abs. 1.</p>	<p><i>Zu Absatz 1</i> Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Wegen der Spezialität der Materie ist es sinnvoll, die Kompetenz zur Bezeichnung der Anlagen und zur Regelung deren Verwendung an das BAV zu delegieren, zumal das BAV auch Plangenehmigungsbehörde ist.</p> <p><i>Zu Absatz 3</i> Verweis auf Art. 2 Abs. 1 dient der Klarstellung.</p>
<p><b>Art. 32 Umweltverträglichkeitsprüfung und Vorbereitungsmaßnahmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Umweltverträglichkeitsprüfung richtet sich nach den Bestimmungen des 3. Kapitels des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983.</p> <p><sup>2</sup> Vorbereitungsmaßnahmen für die Projektbereinigung oder die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen sind zulässig. Das UVEK entscheidet über Einwände Dritter. Die Eigentümerinnen und Eigentümer sind gemäss dem EntG vorgängig zu orientieren und gegebenenfalls zu entschädigen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 33 Zuständige Stelle</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV überwacht:</p> <p>a. die Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes beim Bau der Anlagen sowie bei Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge;</p> <p>b. die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Vorschriften risikoorientiert.</p> <p><sup>2</sup> Es kann Nachweise und Gutachten verlangen. Es kann selbst stichprobenartig Prüfungen vornehmen.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Stellt es fest, dass der Bau oder Betrieb der Anlagen oder der Betrieb der Fahrzeuge die Sicherheit von Personen oder Gütern gefährden kann, so trifft es die erforderlichen Massnahmen, um die Sicherheit wiederherzustellen. Es kann den Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge einschränken oder untersagen.</p>		
<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> Besondere Vorkommnisse während des Baus oder Betriebs der Anlagen oder des Betriebs der Fahrzeuge müssen dem BAV umgehend gemeldet werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Unternehmen muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben. Es muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p><b>Art. 34 Melde- und Mitwirkungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> [vgl. Begründung]</p> <p><sup>2</sup> Die Betreiberin muss dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben, für die Abklärung der besonderen Vorkommnisse notwendig sind. Sie muss dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen gewähren und das BAV bei der Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.</p>	<p>Zu Absatz 1 Es ist mindestens grundsätzlich zu definieren, was mit „besonderen Vorkommnissen“ gemeint ist. Allenfalls ist eine Verweisung auf Art. 14a EBG angebracht.</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Terminologische Anpassung. Sodann geht es zu weit, eine Herausgabepflicht für „sämtliche“ Dokumente vorzusehen. Sie ist auf <i>notwendige</i> Dokumente zu beschränken, obwohl damit eine Abweichung zu Art. 14a EBG entsteht (der aber in dieser Hinsicht ebenfalls zu weit geht). Bereits Art. 36 Abs. 1 UGÜTG sieht ausserdem vor, dass für die aufsichtsrechtliche Tätigkeit des BAV nur „notwendige“ Daten erhoben werden.</p>
<p><b>Art. 35 Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen</b></p> <p><sup>1</sup> Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb der Anlagen und Fahrzeuge wird eine Untersuchung durchgeführt.</p> <p><sup>2</sup> Die Untersuchung dient dazu, Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.</p> <p><sup>3</sup> Für das Untersuchungsverfahren gelten die Artikel 15a–15c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 sinngemäss.</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>	<p>[keine Bemerkungen]</p>
<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Unternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Unternehmen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Unternehmen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p>	<p><b>Art. 36 Datenbearbeitung durch das BAV</b></p> <p><sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Betreiberinnen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Betreiberinnen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.</p> <p><sup>2</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung auf Schiene und Strasse kann das BAV von den Betreiberinnen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekanntgeben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.</p>	<p>Terminologische Anpassungen</p> <p><i>Zu Absatz 2</i> Der Einschub entspricht dem Erläuternden Bericht (S. 37).</p>

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch das Unternehmen ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. Auflagen und Betriebseinschränkungen; b. Verstösse gegen Bestimmungen über den Arbeitsschutz oder die Arbeitsbedingungen.</p> <p><sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, insbesondere die Form der Bekanntgabe.</p>	<p><sup>3</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekanntgeben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch die Betreiberin ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:</p> <p>a. [keine Bemerkungen] b. [keine Bemerkungen] <sup>4</sup> [keine Bemerkungen]</p>	
<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Unternehmen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).</p> <p><sup>2</sup> Die Aufsicht richtet sich nach Artikel 29 DSG.</p>	<p><b>Art. 37 Datenbearbeitung durch die Unternehmen</b></p> <p><sup>1</sup> Die Betreiberinnen unterstehen für ihre Tätigkeiten den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz (DSG).</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Terminologische Anpassungen
<p><b>Art. 38 Übertretungen</b></p> <p><sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:</p> <p>a. dem BAV falsche oder unvollständige Auskünfte erteilt; b. sich weigert, dem BAV sämtliche Dokumente herauszugeben; c. sich weigert, dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen zu gewähren (Art. 34 Abs. 2).</p> <p><sup>2</sup> Der Bundesrat kann Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen für strafbar erklären.</p>	<p><b>Art. 38 Übertretungen</b></p> <p><sup>1</sup> [keine Bemerkungen]</p> <p>a. [keine Bemerkungen] b. sich weigert, dem BAV die im Sinne von Artikel 34 Absatz 2 notwendigen Dokumente herauszugeben; c. [keine Bemerkungen]</p> <p><sup>2</sup> [keine Bemerkungen]</p>	Zu Absatz 1 lit. b Anpassung gemäss Vorschlag zu Art. 34 Abs. 2.
<p><b>Art. 39 Widerhandlungen gegen Bau- und Betriebsvorschriften</b></p> <p><sup>1</sup> Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich ein Bauvorhaben ohne die nach Artikel 10 erforderliche Plangenehmigung oder in Missachtung von aus dem Plangenehmigungsverfahren resultierenden Bedingungen, Auflagen oder Vorschriften ausführt oder ausführen lässt.</p> <p><sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bestraft.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]

Vorlage	Anträge	Begründung
<p><b>Art. 40 Strafverfolgung</b> Widerhandlungen gegen dieses Gesetz werden von den Kantonen verfolgt und beurteilt.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]
<p><b>Art. 41 Vollzug</b> <sup>1</sup> Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz. <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen zu verhindern.</p>	<p><b>Art. 41 Vollzug</b> <sup>1</sup> [keine Bemerkungen] <sup>2</sup> Er erlässt die Ausführungsbestimmungen. Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen beim Zugang zu den Transportdienstleistungen und bei Anschlussgewährung zu verhindern.</p>	<p><i>Zu Absatz 2</i> Je nach Grundsatzentscheid zur Kontrolle des Zugangs- und Anschlussregimes (inkl. allfällige Preisregulierung) anzupassen. Vgl. Bemerkungen zu Art. 4. Der Bundesrat soll auch bzgl. Anschlussgewährung Ausführungsbestimmungen erlassen können.</p>
<p><b>Art. 42 Referendum und Inkrafttreten</b> <sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum. <sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.</p>	[keine Bemerkungen]	[keine Bemerkungen]

Hauptsitz



Stansstaderstrasse 54  
6370 Stans

Telefon 041 619 22 22  
Telefax 041 619 22 25  
Internet www.nkb.ch  
E-Mail info@nkb.ch  
MWST-Nr. CHE-108.954.694

**A-POST**

Bundesamt für Verkehr  
Frau Julie vom Berg  
3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Datum 10. Juli 2019 B/Hle  
Direktwahl 041 619 27 77 Heinrich Leuthard  
E-Mail heinrich.leuthard@nkb.ch

### **Entwurf Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport / Kurzstellungnahme**

Sehr geehrte Frau vom Berg  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband der Kantonalbanken (VSKB) hat sich bereits zum Entwurf des oben aufgeführten Gesetzes vernehmen lassen. Ergänzend zu dieser ausführlichen Stellungnahme möchten wir aus Sicht der Nidwaldner Kantonalbank folgende Punkte ergänzend festhalten:

- Kantone auf der Nord-/Südachse sind vom Gütertransport – insbesondere via Autobahn – stark betroffen. Die bestehenden oberirdischen Verkehrswege müssen daher entlastet werden.
- Unabdingbar für den Erfolg dieses Projekts und das Interesse privater Investoren dafür grosse Geldsummen aufzubringen, sind klare Rahmenbedingungen, welche für alle beteiligten Parteien (Bund, Kantone, Standortgemeinden, CST AG) Planungssicherheit schaffen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen in Ihre Überlegungen.

Freundliche Grüsse

**Nidwaldner Kantonalbank**

  
Philipp Müller  
Leiter Firmenkunden & Finanzierungen  
Mitglied der Geschäftsleitung

  
Claudia Müller  
Leiterin Legal & Compliance  
Prokuristin



## Per E-Mail

An  
finanzierung@bav.admin.ch  
Eidgenössisches Departement  
UVEK

Dietikon, 2. Juli 2019

## Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

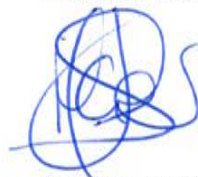
Sehr geehrte Damen und Herren

Untenstehend lassen wir Ihnen die Stellungnahme der Planzer-Gruppe (insbesondere der Planzer Transport AG) zu den im Rahmen der Vernehmlassung gestellten Fragen zukommen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Planzer Transport AG**



**Maurice Hauser**

Leiter Recht  
c/o Planzer Support AG  
Lerzenstrasse 14, 8953 Dietikon  
Tel. 044 744 62 60  
E-Mail: mhauser@planzer.ch

**Vernehmlassung Planzer Transport AG  
zur Vorlage zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

<b>Frage</b>	<b>Stellungnahme Planzer Transport AG</b>
1.	Nein. Die Realisierung des Konzepts führt gemäss unserer Einschätzung nicht zu den erwünschten und verfolgten Zielen. Insbesondere der Umfang des Entlastungseffekts auf der Strasse sowie der prognostizierte wesentliche Beitrag zur Engpassbeseitigung wird angezweifelt.
2.	Ja. Aufgrund der kantonsübergreifenden bzw. nationalen Auswirkungen des geplanten Betriebs erachten wir ein Verfahren analog bzw. in Anlehnung an das Plan-genehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz als richtig oder sogar not-wendig.
3.	Ja.
4. a.	Ja.
b.	Eher nein. Da schlussendlich ein einheitliches, kantonsübergreifendes Netzwerk erstellt werden soll, dessen Wirkung und Erfolg von den einzelnen Anschlüssen und Streckenteilen abhängt, sollte dessen Planung ebenfalls einheitlich und aus "ei-ner Hand" kommen (vergleichbar mit Nationalstrassennetz).
c.	Eher nein. Wie bereits unter 4.b erwähnt, sollten auch die Anbindungen an die unterirdi-sche Gütertransportanlage auf Bundesebene koordiniert und gesamtheitlich ge-plant werden.
d.	Ja.
5. a.	Nein.
b.	Die soziopolitischen Gefahren im Zusammenhang mit dem Umstand, dass pri-vate Grossorganisationen mit nationaler Ausstrahlung und dementsprechend grossem Gewicht die schweizerische Versorgungslogistik planen und insbeson-dere steuern sollen/können.

Post CH AG  
Corporate Center  
Wankdorfallee 4  
3030 Bern

Telefon +41 58 341 36 23  
www.post.ch

C, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Datum 10. Juli 2019  
Ihre Nachricht 3. April 2019  
Unser Zeichen 2019.04.0611  
Kontaktperson Andreas Bohren  
E-Mail andreas.bohren@post.ch  
Direktwahl +41 58 341 36 23

## Neues Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Interesse haben wir den Entwurf für ein neues Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) sowie die zugehörigen Erläuterungen studiert. Im Rahmen des laufenden Vernehmlassungsverfahrens nehmen wir dazu nachfolgend Stellung.

### Einleitende Bemerkungen

Mit Bezug auf den **Zeithorizont** ist festzuhalten, dass Cargo sous terrain plant, ab 2030 operativ zu werden. Die vorliegende Stellungnahme berücksichtigt Prognosen und Entwicklungen im Bereich Infrastruktur, Verkehr auf Schiene und Strasse, Bevölkerungsdichte sowie das veränderte Kaufverhalten ab 2030.

Die **Post als grösste Logistikerin in der Schweiz** weist aufgrund des Grundversorgungsauftrages und ihrer strategischen Ausrichtung insgesamt ein sehr hohes Transportvolumen auf. Die Transportleistung 2018 umfasste 45 Mio. LKW-Kilometer auf der Strasse was einen Dieserverbrauch von 12 Mio. Litern bedeutete. Hinzu kamen 16'000 Güterzüge mit gegen 15 Mio. Bahnwagenkilometern.

**Voraussagen** zufolge wächst das Paketvolumen jährlich mit bis zu 7 % und der Anteil rascher Pakete (sog. Same-Day) mit schneller Beförderung/Zustellung wächst rasant.

In der **Konsequenz** bedeutet das für die Post, dass sie sich anpasst und in den nächsten Jahren regionale Paket-Sortierzentren erstellt, was die Stückelung der Transportleistung und die Transport-Geschwindigkeit erhöhen wird. Die Anzahl versendeter Briefe sinkt kontinuierlich, das Transportvolumen für Briefe bleibt durch die steigenden Mengen von Briefpost aus China (bis 2kg) jedoch stabil. Durch die schnellere Beförderung wird die Eisenbahn ihre Stärke (Lange, schwere Züge) bei der Post zunehmend verlieren.

Um den langfristigen Anforderungen an einen postalischen Service gerecht zu werden, hat sich die Post entschieden, der Konzeption eines Gesamtlogistiksystems anzuschliessen und hat sich mit einem Aktienpaket an Cargo sous terrain beteiligt und arbeitet seit 2014 aktiv mit.

Datum 10. Juli 2019

Seite 2

Aus **Logistik-Sicht** kann das angestrebte Gesamtlogistiksystem die Anforderungen der Postsortierung (laufender Input, laufender Output während 24 Stunden, täglich) wie kein anderer Verkehrsträger erfüllen. Mehrere Zwischenpuffer in den heutigen, aktuellen Transportprozessen der Post fallen gänzlich weg. Dabei überwiegt die Möglichkeit der permanenten Einspeisung die geplante Reisegeschwindigkeit.

Seit über 15 Jahren versuchen die Grossverlader wie Migros, Coop und Post mit SBB Cargo AG Synergien für ihre Transportbedürfnisse zu schaffen, leider immer erfolglos, da die jeweiligen Restriktionen der Beteiligten (zeitlich, geografisch, spezifische Transportmittel usw.) nicht auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen sind.

Mit dem System von Cargo sous terrain zeigt sich eine Transportart, welche

1. die unterschiedlichen Restriktionen der erwähnten Grossverlader, aber auch sämtlicher Mitnutzer, eliminieren kann,
2. unabhängig von den Herausforderungen der Verkehrsträger Schiene (Trassen-Kapazitäten) und Strasse (Stauproblematik, die aktuelle Umweltproblematik wird sich 2030 mit alternativen Antrieben anders als heute darstellen) sowie
3. unabhängig von Witterungseinflüssen ist.

Aus dem Gesagten ergibt sich folgendes **Fazit**:

1. Die private Initiative für ein Infrastrukturprojekt ist unterstützungswürdig.
2. Die Post betrachtet das Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine auf 80 bis 100 Jahre ausgerichtete Infrastruktur als vernünftig.
3. Cargo sous terrain hat gegenüber Ausbauten auf Schiene und Strasse einen massiv kleineren «Landverschleiss».
4. Die geplanten Ausbauschritte im Eisenbahnnetz werden u.E. nach durch Cargo sous terrain nicht torpediert werden, da zu transportierende Güter generell kleinteiliger werden und die Reisezeiten sinken müssen.
5. Für die Post hat das Gesamtlogistiksystem Cargo sous terrain aus logistischer Sicht einen hohen Stellenwert und schafft mit Blick auf die prognostizierten Anzahl Einwohner und deren Mobilitäts- und Kundenbedürfnisse auch Möglichkeiten für die Postversorgung des Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und den betroffenen Interessen gebührend Rechnung getragen werden kann.

Datum 10. Juli 2019

Seite 3

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden, sehen jedoch gewissen Klärungs- und Ergänzungsbedarf, um Planungs- und Rechtssicherheit für Investoren zu gewährleisten und die beabsichtigte Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren durch geeignete Koordination zu erreichen.

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

Ja, ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ja. Die Koordination der Mitwirkungsrechte sollte jedoch so gestaltet sein, dass die Entwicklung des Sachplans und diejenige der kantonalen Richtpläne zeitlich weitestgehend parallel verlaufen und einzig formelle Beschlüsse auf Bundes- und Kantonsebene weitere Zeit beanspruchen. Die Koordination der Verfahren auf Bundes- und Kantonsebene soll im UGüTG explizit geregelt werden (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ja, wir können die Überlegungen, die zu diesem Ergebnis geführt haben, nachvollziehen.

Die Koordination des PGV und des kantonalen Verfahrens sollte im UGüTG spezifisch geregelt werden. Art. 16 bietet dazu einen ersten Ansatz, ebenso Art. 13 GÜTG. Ziel wäre eine gegenseitige Möglichkeit zur Stellungnahme und ein gleichzeitiger Erlass der Bewilligungen (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

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

Ja. Allerdings sind diese Sicherheiten bereits im Rahmen des PGV zu definieren. Dies ist vor dem Hintergrund der in Art. 10 Abs. 6 lit. b vorausgesetzten Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens möglich.

Es ist allerdings fraglich, ob für einen Rückbau Sicherheit geleistet werden soll. Eine umweltkonforme und sichere Stilllegung der unterirdischen Anlagen oder eine Umnutzung und allenfalls Übertragung der Anlage insbesondere für Stromleitungen aller Art sind äquivalente Alternativen für einen Rückbau. Ein Rückbau ist jedenfalls nicht explizit vorzuschreiben. Vielmehr sollte eine offene Formulierung gewählt werden (siehe nachfolgend 5. b) x).

## 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

### a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

- i **Begriffliche Klarstellung** von Unternehmen, Betreiber, Gesuchsteller. Bereits das EBG wendet u.E. den Begriff des Unternehmens unglücklich an und verzichtet auf eine durchgängige Unterscheidung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen. Eine vergleichbare Unschärfe sollte im UGüTG vermieden werden. Wir regen einen zusätzlichen Gesetzesartikel mit Definitionen an und die durchgehende Überarbeitung der verwendeten Begriffe im UGüTG. Nach Realisierung der ersten Etappe sollte von «Betreiberin» gesprochen werden, während des Planungs- und Bewilligungsverfahrens empfiehlt sich die Verwendung des Begriffs «Gesuchstellerin».
- ii Der **Geltungsbereich** gemäss Art. 2 UGüTG beschränkt die Linien auf unterirdische Anlagen. Da für untergeordnete Teilstücke allenfalls eine oberirdische Linienführung gewählt werden muss, sollte auch diese Möglichkeit vorgesehen werden.
- iii Das UGüTG sieht in Art. 4 ein Diskriminierungsverbot vor. Dies ist im Grundsatz zu begrüssen. Aus unserer Sicht ist der diskriminierungsfreie Zugang (Abs. 1) bzw. Anschluss (Abs. 2) noch zu wenig detailliert geregelt. Es wäre wünschenswert, wenn dies in einer allfälligen Verordnung geregelt würde. Insbesondere für den Fall, dass ein Postlogistikstandort in Kombination mit einem Hub-Standort betrieben werden soll, kann die Bestimmung über den diskriminierungsfreien Zugang zu den Transportdienstleistungen oder der Anschluss an die Anlagen zu Diskussionen führen. Es ist nach unserem Verständnis nicht klar, wie eine solcher Zugang oder Anschluss genau aussehen soll (z.B. Zugang bis direkt an den Tunnel/Förderband oder Zugang bis zu der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlage oder bis zur Parzellengrenze des «Hub-Areals» etc.). Ebenfalls ist noch nicht klar, wer auf dem Areal die Hoheit über die Logistik/Feinverteilung etc. inne hat.
- iv Art. 4 Abs. 4 spricht von «beaufsichtigt» statt von «beobachtet», wie dies Art. 40a<sup>ter</sup> Abs. 3 EBG in der Revisionsvorlage zum Bundesgesetz OBI BBI 2018, 6065 tut. Eine textliche Angleichung ist daher angezeigt.
- v Art. 4 Abs. 6 übernimmt den Wortlaut des EBG, sollte jedoch analog Art. 40a<sup>quinquies</sup> EBG in der Fassung gemäss OBI geregelt werden (BBI 2018, 6065).
- vi Art. 6 regelt die Sach- und Richtplannerfordernisse. In Abs. 3 wird – im Gegensatz zu den Absätzen 1 und 2 – nur von «Linienführung» statt von «Anlagen» gesprochen. Da in den Richtplänen sowohl die konkrete Linienführung als auch die Standorte für die Anlagen festzulegen sind, ist durchgängig auch in Abs. 3 der Begriff «Anlagen» zu verwenden. Zudem fragt sich, ob eine Fristansetzung angesichts der beabsichtigten Koordination von Sach- und Richtplanverfahren ausreichend ist. Wir regen eine *gesetzliche Frist von einem Jahr* nach Bezeichnung der Räume durch den Bundesrat an und bei ungenutztem Ablauf die Einräumung der Möglichkeit zur Festlegung der «Anlagen» nicht der «Linienführung» alleine im Sachplan.
- vii In Art. 8 wird die Mitwirkung des Unternehmens geregelt. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind – anders als vorgesehen – im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls drohen eine Planungsunsicherheit und ggf. ein grosser Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet. Unseres Erachtens sollten vom Unternehmen höchstens zwei Varianten verlangt werden können.
- viii Art. 9 Abs. 2 UGüTG ermächtigt den Bundesrat zum Erlass von Vorschriften über den Bau und Betrieb. Der erläuternde Bericht hebt zu Recht verschiedentlich die Eigenverantwortung und die Risikoorientierung bei Bau und Betrieb der Anlagen hervor. Auch wird erwähnt, dass keine Betriebsbewilligung für die Anlagen nötig ist, was wir begrüssen. Wir

Datum 10. Juli 2019

Seite 5

gehen davon aus, dass sich der Bundesrat entsprechend die nötige Zurückhaltung beim Erlass weiterer Vorschriften auferlegt. Wir regen zudem an, die Entbehrlichkeit einer Betriebsbewilligung explizit im Gesetz zu regeln. Hierfür soll in Art. 10 UGüTG ein zusätzlicher Abs. 7bis eingefügt werden: „Die Anlagen können ohne weitere Bewilligung in Betrieb genommen werden.“

- ix Wir begrüssen die beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung durch Einbezug der Baustellenschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial gemäss Art. 10 Abs. 8. Die *Abgrenzung zur Entsorgung nicht wieder verwendbaren Materials* ist dabei wichtig und im Lichte von Art. 22 Abs. 1 zu betrachten. Soweit hierfür geeignete Standorte in Betrieb sind, obliegt es der Gesuchstellerin, sie für ihre Bedürfnisse zu nutzen. Sind keine ausreichenden Standorte in Betrieb, haben die Kantone Standorte zu bezeichnen. Die Möglichkeit zur Bezeichnung geeigneter Zwischenlager durch das BAV aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung wird im Sinne des Projekts begrüsst. Allerdings scheint die Formulierung und das Zusammenspiel von Art. 10 und Art. 22 noch nicht genügend ausgereift und sollte präzisiert werden.
- x Die generelle *Rückbauverpflichtung* gemäss Art. 25 UGüTG ist u.E. unangemessen. Es handelt sich voraussichtlich nicht um umweltkritische und allgemeingefährliche Anlagen. Vielmehr können sie unter geeigneten Vorkehren wohl auch ohne vollständigen Rückbau ausser Betrieb genommen werden. Eine Nutzungsänderung und Übertragung an andere Betreiber sind weitere denkbare Möglichkeiten. Art. 25 Abs. 1 sollte entsprechend offener formuliert werden. Die *Leistung von Sicherheiten* hat vor diesem Hintergrund eine eher untergeordnete Bedeutung. Da die Gesuchstellerin gemäss Art. 10 Abs. 6 lit. b ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit im Rahmen des PGV belegen muss, soll eine allfällige Sicherheitsleistung bereits im PGV festgelegt werden. Damit wird für die Betreiberin die unverzichtbare Rechtssicherheit gewährleistet.

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

- i Ähnlich wie Art. 2 GüTG sollte ein Artikel eingefügt werden, der Grundsätze und Ziele des Gesetzes und insbesondere die Rolle des Bundes und der Kantone definiert: Dazu gehören günstige Rahmenbedingungen für nachhaltiges und effizientes Zusammenwirken mit den oberirdischen Verkehrsträgern, insbesondere effizientes und diskriminierungsfreies Zusammenwirken in der Citylogistik; optimale Anbindung an die oberirdischen Verkehrsnetze; gute Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens und Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Anlagebetreiber usw.
- ii Die Koordination zwischen Sach- und Richtplanung sowie zwischen Plangenehmigungsverfügung gestützt auf das UGüTG sowie kantonale Bewilligungen gestützt auf kantonales Recht ist nur sinngemäss geregelt. Wir regen eine spezifische Regelung im UGüTG an. Dabei soll dem BAV eine Koordinationsfunktion übertragen werden, so dass die räumliche Festlegung von Linienführung und Standorten durch die Kantone inhaltlich und zeitlich mit der Festlegung der Räume für die Anlagen im Sachplan koordiniert erfolgen kann.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für die Post wichtig ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems gefährden könnten.

Datum 10. Juli 2019  
Seite 6

\*\*\*

Wir bitten Sie höflich, die Vorschläge der Post sorgfältig zu prüfen und im laufenden Gesetzgebungsprozess zu berücksichtigen. Bei Fragen sind wir gerne für Sie da.

Freundliche Grüsse

Post CH AG  
Corporate Center



Christine Heiniger-Glur  
Rechtsanwältin, LL.M.



Andreas Bohren  
Rechtsanwalt



Geht per Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Basel, 10.7.2019  
Telefon direkt 061 317 91 35  
[elena.strozzi@pronatura.ch](mailto:elena.strozzi@pronatura.ch)

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport - Stellungnahme von Pro Natura**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen.

Pro Natura fördert einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen. Die Schonung von Boden, Wasser, Luft, Wald, Biodiversität und Landschaft wird von Pro Natura als Ziel aktiv verfolgt. Wir unterstützen Massnahmen für eine Reduktion des Rohstoff- und Energieverbrauchs (Effizienz und Suffizienz).

In den vorgelegten Unterlagen **fehlt eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll**. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Welche Ziele konkret für den Verkehr gelten, und wie diese erreicht werden sollen, ist zurzeit allerdings völlig offen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung offensichtlich von einem steten Wachstum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern. Vor diesem Hintergrund sind wir der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen und anderen Infrastrukturen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise mit der Erhöhung der LSWA. Im Rahmen einer Gesamtvision, wie sich



der Energieverbrauch im Verkehr und die Bodennutzung deutlich reduzieren lassen, sollten zudem weitere Massnahmen erarbeitet werden.

Wir erachten es deshalb als zwingend notwendig, dass der Bundesrat eine **klare Vision aufstellt für einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehr der Zukunft, in Einklang mit der Boden- und Landschaftspolitik und den Biodiversitäts- und Klimazielen**. Bis spätestens 2050 muss die vollständige Dekarbonisierung des Güterverkehrs erreicht werden. Die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur soll der Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltige und effiziente Infrastrukturen dienen, nicht der ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs. Wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unterirdischen Gütertransporttunnel geschaffen werden, ist es zudem wichtig, auch die Pflicht zur Bündelung von Funktionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen.

Die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives Gütertransportsystem ist interessant. Unter der Bedingung, dass der Gütertransport in CST einen deutlich geringeren Energieverbrauch ausweist, sehen wir darin die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes und damit nachhaltigeres System zu verlagern. Trotzdem befürchten wir, dass CST als Ergänzung zur Schiene entstehen und nicht als Ersatz. Wir sehen keinen Sinn darin, ein paralleles Gütertransportsystem entstehen zu lassen. **Pro Natura fordert eine Reduktion des Güterverkehrs.**

Cargo sous terrain (CST) sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Wir befürchten trotzdem **Eingriffe in die Landschaft**. Eingriffe in Naturschutzgebiete sollen verhindert werden. Angesichts der bereits bestehenden Infrastrukturen für den Eisenbahn-Güterverkehr ist ein CST nicht in einem übergeordneten nationalen Interesse. Mögliche Eingriffe in Naturschutzgebiete können damit nicht gerechtfertigt werden.

Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung betrachten wir als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr. Auf diese Weise kann CST eine Chance bieten, um als energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Es scheint uns wichtig, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das vorliegende Konzept ist eine begrüssenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es nicht bindend. Es ist daher von zentraler Wichtigkeit, dass Vorgaben gemacht werden, um sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der **Nachhaltigkeit** eingehalten werden.

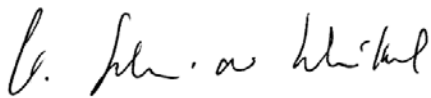


Die Anlage muss einen **geringen Energieverbrauch** ausweisen und **ressourcenschonend** geplant und umgesetzt werden. Das Konzept, wie es heute vorliegt, ist allerdings weder vollständig ausgereift noch bindend.

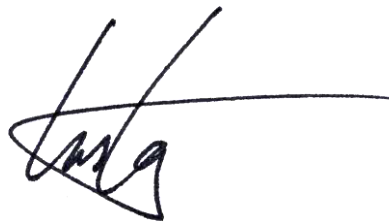
Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Pro Natura – Schweizerischer Bund für Naturschutz



Ursula Schneider Schüttel  
Präsidentin



Dr. Urs Leugger-Eggimann  
Zentralsekretär



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

St. Gallen, 9. Juli 2019

## Vernehmlassung zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport – Stellungnahme SVI

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVI dankt für die Möglichkeit, zu den Vernehmlassungsunterlagen betreffend Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung nehmen zu dürfen.

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

Wir begrüssen die aktive Unterstützung von Innovationen im Bereich des Güterverkehrs durch den Bund. Die zunehmende Belastung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur, das prognostizierte Verkehrswachstum aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die damit verbundenen negativen Umweltfolgen bedingen innovative, effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Mobilitätsbedürfnisse, auch aufgrund der wachsenden Nachfrage bei Warenverkehrsströmen beziehungsweise des Strukturwandels des Logistiksektors.

Cargo sous terrain ist ein interessantes und visionäres Projekt. Es bietet möglicherweise Potenziale für eine effiziente Abwicklung des zukünftigen Güterverkehrs. Die tatsächliche Notwendigkeit einer neuen, unterirdischen Verkehrsinfrastruktur und das effektive Verlagerungspotenzial von CST ist aus unserer Sicht jedoch noch nicht nachgewiesen. Bisherige CST-Studien gehen davon aus, dass durch die Verlagerung der Güterströme unter die Erde die Nationalstrassen von Verkehr mit schweren Lastwagen (über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht) entlastet werden könnten. In den bisherigen CST-Vorstudien nicht behandelt wurden leichtere Strassengüterfahrzeuge und Lieferwagen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht. Dies obwohl sowohl die Güterverkehrsstatistiken des BFS als auch aktuellen Trends im Güterverkehr (E-Commerce, Trend zu same-day-deliveries sowie immer kleiner werdende Sendungsgrössen) darauf hindeuten, dass das zukünftige Güterwachstum auf der Strasse fast ausschliesslich im kleinteiligen Güterverkehr mit leichten Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen Gesamtgewicht stattfinden wird. Geltende Regulierungen wie die LSVa, das Nachtfahrverbot und die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer tragen weiter dazu bei, dass ein Verlagerungseffekt von den schweren auf leichte Güterfahrzeuge stattfinden wird, da letztere heute nicht den erwähnten Regulierungen unterliegen.

Es ist somit noch unklar, ob langfristig den hohen Investitions- und Betriebskosten eines CST-Systems ein vergleichbar hoher Nutzen gegenüber steht.

Die SVI empfiehlt nebst Untersuchungen zu den Auswirkungen von CST auf kleine Güterfahrzeuge und Lieferwagen auch zu prüfen, ob und wie bestehende Regulierungen, wie z.B. das Nachtfahrverbot, angepasst werden können, um die Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen besser auszunutzen. Solche Überlegungen sollten vorliegen, bevor zusätzliche unterirdische, bauliche Massnahmen in Erwägung gezogen werden.

Die Initiative von Cargo Sous Terrain (CST) hinsichtlich einer Optimierung der städtischen Feinverteilung von Gütern befürworten wir. Anzuerkennen ist, dass die für die City-Logistik notwendige Bündelung von Fahrten auch zu einer Reduktion der Gesamtfahrten führen wird. Voraussetzung dafür ist eine gegenüber heute völlig neue Organisation der City-Logistik. Dies bedarf nach unserer Einschätzung des regulatorischen Eingriffs der öffentlichen Hand, um Logistikunternehmen zur Kooperation zu verpflichten.

CST schliesst eisenbahnaffine Massengüter wie z.B. nicht-palettierbare Schüttgüter und Gefahrgüter für den unterirdischen Transport zumindest teilweise aus. Weiter sind weder CST-Hubs im benachbarten Ausland, noch eine unterirdische Verbindung auf der Nord-Süd-Achse geplant. Eine substantielle Entlastung des Eisenbahnnetzes durch CST ist daher aus unserer Sicht nicht absehbar.

Aus Sicht der Störfallvorsorge kann CST eine interessante Alternative für den Gefahrguttransport bieten. Ob sich aufgrund der Trennung des Transportes von der Oberfläche eine Verkehrsreduktion erzielen lässt und sich daher aus Sicht der Störfallvorsorge ein Bedarf ergibt, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Fazit der SVI:

- Bevor ein neues Transportsystem in dieser Dimension errichtet wird, müssten Bestrebungen unternommen werden, die Teilsysteme Bahn und Strasse gesamtheitlich besser auszulasten z.B. durch eine bessere zeitliche Verteilung mit gleichzeitiger Kapazitätsentlastung an den Spitzenstunden.
- Güterverkehrssysteme bedürfen einer internationalen Ausrichtung. Das vorliegende CST-Konzept stellt eine schweizerische Insellösung dar. Ob und wie die Integration in internationale Lieferketten funktionieren wird, bleibt fraglich.

**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?**

Grundsätzlich begrüsst die SVI, dass der Bund Innovationen im Bereich des Güterverkehrs – besonders Kantonsgrenzen überschreitende Projekte – durch ein übergeordnetes Plangenehmigungsverfahren unterstützt, vorausgesetzt die betroffenen Gemeinden und Kantone werden angemessen in das Verfahren einbezogen. Prioritär gilt es aber, den Einsatz von zukunftsfähigen Informations- und Kommunikationstechnologien sowie Anpassungen zugunsten kapazitätsentlastender Regulierungen für die bestehenden Teilsysteme Strasse und Schiene voranzutreiben. Erst unter diesen geänderten Voraussetzungen sollte geklärt werden, ob ein zusätzlicher unterirdischer Verkehrsträger überhaupt noch benötigt wird.

**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)?**

Plangenehmigungsverfahren/ Sachplan

Sollten zukünftige, verkehrliche Herausforderungen auch nach Ausschöpfung aller regulatorischen und technologischen Möglichkeiten tatsächlich immer noch eine unterirdische Infrastruktur notwendig machen, wäre ein Plangenehmigungsverfahren auf Bundesstufe zu begrüßen.

keine finanziellen Mittel vom Bund

Die SVI begrüsst eine rein privatwirtschaftliche Finanzierung. Von Seiten des Staates sollten keine finanziellen Mittel für CST aufgewendet werden, aber günstige Rahmenbedingungen für eigenwirtschaftliche Angebote geschaffen werden.

Nutzung bestehender rechtlicher Rahmenbedingungen

Die SVI begrüsst grundsätzlich die Übernahme bewährter Regulierungen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Die SVI begrüsst grundsätzlich einen allgemeingültigen Erlass, da dieser zukunftsfähiger ist als ein Spezialgesetz für CST. Dies gewährleistet, unter Voraussetzung der Privatfinanzierung, dass verschiedene Betreiber eigenwirtschaftlich unterirdische Gütertransportanlagen erstellen und betreiben können, und gewährleistet die Kompatibilität zwischen verschiedenen Anlagen. Allerdings geht weder aus dem Gesetz noch dem Erläuterungsbericht hervor, was genau unter Kompatibilität verstanden wird und wie weit diese reichen soll. Dies gilt es zu präzisieren.

Die gewünschte Entlastungswirkung in der Feinverteilung könnte im Widerspruch zum diskriminierungsfreien Zugang stehen, wenn damit nicht nur die Nutzung der unterirdischen Transportanlage(n) beinhaltet ist, sondern auch der Zugang zu Hubs für die anschliessende Feinverteilung verstanden wird und dadurch die Lieferungen auf der letzten Meile nicht hinreichend gebündelt werden. Es ist deshalb unerlässlich, die funktionierende Feinverteilung (City-Logistik) sicherzustellen, bevor eine definitive Plangenehmigung an ein unterirdisches Gütertransportsystem erteilt wird.

Die Anlehnung an die aus dem Eisenbahngesetz (EBG) und Enteignungsgesetz des Bundes (EntG) bekannten rechtlichen Rahmenbedingungen und der Vorschlag eines Plangenehmigungsverfahrens „sui generis“ für unterirdische Gütertransporte scheint zielführend. Allerdings haben sich nach unserer Einschätzung aus dieser teilweise analogen Übernahme von Artikeln aus EBG und EntG inhaltliche Widersprüche und Inkonsistenzen ergeben (siehe Antworten auf Frage 5a).

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

Grundsätzlich wird im E-UGüTG ein sinnvolles Zusammenspiel der Planungsinstrumente Sachplan und Richtplan vorgeschlagen. Der Entwurf beschränkt sich richtigerweise auf die wesentlichen Rahmenbedingungen. Dabei sind die Anforderungen an die Stufengerechtigkeit zu beachten.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen**

***Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?***

Die SVI stimmt der vorgeschlagenen Aufgabenteilung grundsätzlich zu. Die Verkehrserschliessung ist zwingend aus lokaler bzw. regionaler Sicht zu regeln und auf die Siedlungsstruktur und -entwicklung abzustimmen. In ihrer Frage sind jedoch nur die unterirdischen Gütertransportanlagen sowie die damit angeschlossenen Zugänge erwähnt. Es ist aber auch denkbar, dass ein zukünftiges Gütertransportsystem oberirdische Streckenabschnitte vorsieht. In diesem Fall sind auch diese durch das PGV zu erfassen.

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

Die SVI sieht es als notwendig, da Projekte dieser Grössenordnung gewisse finanzielle Risiken mit sich bringen. Die bei einem Scheitern entstehenden Kosten für Rückbau oder Weitererhaltung der Anlage durch die öffentliche Hand dürfen nicht den Steuerzahlern auferlegt werden.

***Frage 5: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?***

***a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?***

Im Gesetz wird der Begriff der «Anlage» in verschiedenen Artikeln nicht konsistent verwendet. Der Anlagenbegriff in Art. 2 Abs. 1, Art. 6 Abs. 2, Art. 8, Art. 10 oder Art. 24 kann jeweils unterschiedlich interpretiert werden. Die Begrifflichkeit ist zu klären und konsistent anzuwenden.

Anmerkungen zu einzelnen Artikeln des E-UGüTG

- Art. 3: Aus dem Text geht hervor, dass die Linienführung „im Rahmen der Planung“ zu berücksichtigen ist. Gemeint ist gemäss Erläuterungen, dass der Bund die Linienführung in der Sachplanung berücksichtigt und der Kanton die Linienführung in den Richtplänen. Wir empfehlen daher, den Artikel entsprechend zu präzisieren: „[...] im Rahmen der Sach- und Richtplanung“ [...].
- Art. 4 Abs. 2: Der diskriminierungsfreie Anschluss an die Anlagen soll nur gewährt werden müssen, wenn dies „wirtschaftlich vertretbar“ ist. Mit dem Verweis auf „vertretbar“ wird ein neuer unbestimmter Rechtsbegriff verwendet. Dieser muss daher im Einzelfall ausgelegt werden. Wir empfehlen deshalb, statt „vertretbar“ auf den Begriff „zumutbar“ auszuweichen. Dies weil die „Zumutbarkeit“ als Rechtsbegriff bereits bekannt ist und daher die Frage, wann ein diskriminierungsfreier Zugang „wirtschaftlich zumutbar“ ist, gestützt auf aktuelle Rechtsprechung beurteilt werden kann.
- Art. 6 und 7: Der Begriff „geeignete Räume“ ist nicht definiert. Aus wessen Sicht (Gemeinden/Kantone, Bund oder Unternehmen) und unter welchen Aspekten (Verkehrliche Situation, Raumentwicklung, Schutzbedürfnisse etc.) sind die Räume geeignet? Dies ist klarer und in Absprache mit den betroffenen Kantonen zu definieren.
- Art. 7 Abs. 1, letzter Satz: Die Anforderung, dass «Konflikt- und Optimierungspotential» aufgezeigt werden soll, ist nicht zweckdienlich. Sinnvollerweise soll kein Projekt für ein PGV eingereicht werden, das (ungenutztes) Optimierungspotenzial aufweist. Daher ist eine Neuformulierung erwünscht.
- Art. 9: Wir empfehlen, den Natur- und Heimatschutz im Titel des Artikels 9 und in dessen Absätzen zu integrieren. Dies, da die Plangenehmigung nur erteilt wird, wenn auch die Interessen des Natur- und Heimatschutzes gewahrt sind (vgl. Art. 10 Abs. 6 lit. a).

- Art. 16 Abs. 2: Wir empfehlen die Ergänzung, dass die Kantone eine gleichzeitige Auflage sicherstellen.
- Art. 22 Abs. 1: Wenn es privatrechtlich finanzierte Projekte sind, weshalb muss sich dann der Kanton und nicht das Unternehmen um Standorte für Materialentsorgung bemühen? Dies sollte bei den Unternehmen liegen, selbstverständlich in Absprache mit Kanton und betroffenen Gemeinden.
- Art. 30: In diesem Artikel wird das BAV zur Entscheid-befugten Streitschlichterin zwischen Privaten ernannt. Gemäss Gesetzesentwurf ist jedoch grundsätzlich die RailCom zuständig für Klageverfahren. Diese Zuständigkeiten sind aus unserer Sicht nicht aufeinander abgestimmt.

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

Nicht nur die Wirtschaftlichkeit (Privatfinanzierung), sondern die Nachhaltigkeit in einer Gesamtbeachtung von Projekten unterirdischer Transportanlagen (inkl. nachfolgender Feinverteilung der Güter) muss nachgewiesen werden. Die Eigentümer und Betreiber von unterirdischen Güterverkehrsanlagen sollen im UGüTG verpflichtet werden, diesen Nachweis für Bau und Betrieb ihrer Anlagen zu erbringen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf beschränkt sich der Bund einzig auf die Regelung der unterirdischen Transportanlagen. Weil die prognostizierte (positive) Wirkung von CST wesentlich von der Nachhaltigkeit und Effizienz bei der Feinverteilung der Waren abhängt, darf die City-Logistik nicht ausgeblendet werden. Die damit verbundenen Aufgaben, Kompetenzen und Zuständigkeiten sind zu regeln. Die Integration mit der städtischen Feinverteilung der Güter ist zudem hinsichtlich verkehrlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Kriterien zu klären.

Eine Integration des Projekts in die regionale Verkehrsplanung und damit die Beurteilung von dessen regionaler/lokaler Auswirkungen wird erst möglich sein, wenn Standortevaluation und -sicherung weiter fortgeschritten sind und insbesondere für die City-Logistik konkrete Lösungsvorschläge vorliegen. Aktuell ist das Projekt in den erwähnten Punkten noch nicht soweit.

Den bisherigen Überlegungen bzw. der CST-Planung fehlt eine grenzüberschreitende Perspektive.

Beim Transport von Gütern ist in der Regel davon auszugehen, dass Störfallsituationen vorkommen können. Diese Thematik müsste bei einer Weiterbegleitung des Projekts durch den Bund aufgenommen und mit der Raumplanung koordiniert werden.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Andreas Brunner, Geschäftsführer



Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern

Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 5. Juli 2019/ bs / gn

## Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 3. April 2019 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation der Unternehmungen des Hoch- und Tiefbaus sowie verwandter Zweige des Bauhauptgewerbes. Der SBV vertritt die Interessen von mehr als 2500 Mitgliederbetrieben mit über 70'000 Beschäftigten im Bauhauptgewerbe.

**Das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport wird vom SBV begrüsst. Es ist allgemein gehalten und soll für alle möglichen unterirdischen Gütertransportvorhaben gelten. Damit die Planungssicherheit erhöht werden kann, braucht es jedoch spezifischere Angaben zu Abläufen des Genehmigungsverfahrens. Klare Ablehnung findet das allfällige Verlangen von Sicherheiten im Voraus.**

### 1. Allgemeine Bemerkungen

Der SBV begrüsst den positiven Tenor des Bundes zum Projekt Cargo sous terrain (CST). Die Weiterentwicklung der Gesellschaft unter den gegebenen geografischen Voraussetzungen und den bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen stellt für die Zukunft eine Herausforderung dar. Umso wichtiger sind darum innovative Lösungsansätze. Der SBV begrüsst die Bestrebungen des Bundes visionäre Projekte im Rahmen der Gesetzgebung zu unterstützen. Der Ansatz, wonach das neugeschaffene UGüTG allgemeine Rahmenbedingungen schafft und so auch zukünftige ähnliche Projekte damit abgehandelt werden können, ist erfreulich.

### 2. Antworten zu den Fragen

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

Ja. Die «Verkehrsperspektiven 2040» des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) sprechen eine deutliche Sprache. Die Weiterentwicklung der Bevölkerung und der Wirtschaft werden in den folgenden Jahrzehnten starken Einfluss auf das Verkehrswachstum haben.

**WIR BAUEN DIE SCHWEIZ. IHRE BAUMEISTER.**

Ein Ausbau der Strassen- und Bahninfrastruktur ist dringend nötig und wird zurzeit auch umgesetzt. Nichts desto trotz wird der Ausbau der Infrastrukturen nicht reichen, um die prognostizierten Verkehrszunahmen zu bewältigen. Der Bedarf einer möglichen Alternative ist darum gegeben. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem, wie es von CST entwickelt wird, kann deshalb einen Beitrag für ein effizientes Verkehrssystem zwischen städtischen Zentren sein.

### **3.1. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Mit dem effizienten PGV trägt der Bund zur Standortattraktivität, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz bei. Die rechtliche Lage des Untergrundes ist noch nicht sehr weit entwickelt und eine einheitlichen Definition des Begriffs Untergrund fehlt unter den Kantonen. Ein PGV schafft für die Initianten eines Projektes die nötige Rechts- und Planungssicherheit. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren sowie die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten über die Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands. Dies könnte in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projekts gefährden.

### **4.1. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja. Das Vorgehen mittels PGV wird unterstützt. Die Aufnahme als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr wird ebenfalls begrüsst. Es erlaubt dem Bund als koordinierende Stelle zwischen Kantonen zu fungieren und die Anliegen der Kantone frühzeitig aufzunehmen. Gleichfalls unterstützt der SBV das Vorhaben, keine finanziellen Mittel des Bundes für die CST aufzuwenden. Dies hat jedoch auch Folgen. Ein Hub-Standort beispielsweise, dessen Standort durch die öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal gewählt ist, kann für das Unternehmen unter Umständen weniger plausibel sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – unbedingt auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden. Insofern hat es sich von den gesetzlichen Grundlagen zum Bau von Eisenbahnen oder Nationalstrassen zu unterscheiden. Grundsätzlich teilt der SBV aber den Entscheid, sich bei der Ausgestaltung des UGÜTG an bestehende, bekannte und etablierte Vorlagen zu halten.

### **5.1. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 4.1)? im Speziellen: a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. Damit die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte bewältigt werden können, braucht es innovative Lösungen. Gerade im Bereich der Infrastrukturen ist der Raum ein knappes Gut. Innovative Lösungen im Untergrund sind darum eine gute Option. Der SBV begrüsst darum den Ansatz eines allgemein gültigen Gesetzes.

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

Diese Aufgabenteilung hat sich in bisherigen Projekten bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung alle beteiligten Parteien mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja. Die genannten Kompetenzen der Kantone / Gemeinden sollten nicht weiter beschnitten werden. Die jeweiligen Behörden sind am besten über die regionalen Begebenheiten informiert und sollten darum auch mitbestimmen können.

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

Im Rahmen der Genehmigung, Nein. Dadurch wird die Finanzierung von Projekten unnötig erschwert und verteuert. Insbesondere im Prozess der Genehmigung und Erstellung sind solche Sicherheiten eine Last. Sobald die Anlage in Betrieb ist, könnte eine Sicherung des Rückbaus verlangt werden.

**6.1. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die Bestimmung gemäss Artikel 8, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können, sind nicht verhältnismässig. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt es weder inhaltlich noch mengenmässig oder zeitlich ein. Die Erstellung der Varianten stellt je nach Vorgaben ein enormer Aufwand dar.

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

Nein.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente  
Für weitere Fragen und Konsultationen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband



Dr. Benedikt Koch  
Direktor



Bernhard Salzmann  
Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation



www.sgb.ch | www.uss.ch  
Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
Union syndicale suisse  
Unione sindacale svizzera

Bundesamt für Umwelt  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Bern, 12. Juli 2019

## Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussert sich der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB zum oben genannten Bundesgesetz, welches Grundlage für die Projektierung eines neuen unterirdischen Infrastruktursystems für den Gütertransport sein soll.

Cargo sous terrain (CST) ist ein privatwirtschaftlich initiiertes Projekt, das von relevanten Akteuren der Logistikbranche und des Detailhandels getragen wird. Das CST sieht ein Tunnelsystem in 20 m bis 40 m Tiefe vor, in welchem Güter auf Paletten und in Behältern ganzjährig rund um die Uhr vollautomatisch durch die ganze Schweiz transportiert werden. Die Güter sollen via Hubs entlang der Strecke in den Tunnel eingespeist und entnommen werden. Das Tunnelsystem soll sich entlang der Fernverkehrsstränge von St. Gallen im Osten bis Genf im Westen mit Anschluss von Basel und Luzern erstrecken. Der Weitertransport von den Hubs in die Städte resp. aus den Städten zu den Hubs soll via Strasse mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln geschehen, diese City-Logistik ist Bestandteil des Konzepts von CST. Die Kosten für das gesamte Projekt werden auf 33 Mrd. Franken geschätzt (die NEAT hat 23 Mrd. Franken gekostet). Die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich soll bis 2030 in Betrieb genommen werden und rund 3.4 Mrd. Franken kosten. Der Vollausbau wäre 2050 abgeschlossen.

Die Einschätzungen zu diesem unterirdischen Logistikkonzept gehen weit auseinander. Unbestritten ist, dass der Güterverkehr ungebremst weiter anwachsen wird, sofern beim Onlinehandel nicht deutliche Preissignale gesetzt werden. In der Schweizerischen Verkehrsperspektive 2040 geht man von einer Zunahme des Güterverkehrs seit 2010 von 25% allein bis 2030 aus, von 37% bis 2040. Insbesondere rechnet man mit einer starken Zunahme bei Container- und Stückguttransporten und wegen des boomenden Onlinehandels verstärkt sich der Trend zu kleineren Transportmengen.

Es ist klar, dass Handlungsbedarf besteht. CST würde ein Gesamtangebot in der Transportlogistik anbieten und die ganze Wertschöpfungskette abdecken, allerdings zu sehr hohen Kosten mittels Aufbau eines neuen Infrastruktursystems, das parallel zu den heute existierenden Schienen- und Strassennetzen verlaufen würde. Ob und inwieweit CST deshalb ein Lösungsansatz wäre, bleibt unklar. Der erläuternde Bericht äussert sich diesbezüglich zurückhaltend. So bleibt offen, ob die CST-Verantwortlichen alle Bedingungen des Bundesrats, die dieser im 2016 als Voraussetzung für die Unterstützung des Projekts formuliert hat, mittlerweile beantworten konnten. Dazu

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, [www.sgb.ch](http://www.sgb.ch)  
031 377 01 01, Fax 031 377 01 02, [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch)

123 DH/es

gehörten die folgenden Fragen: Wird das Konzept von der Branche getragen? Sind die von der ersten Teilstrecke betroffenen Kantone ZH, AG und SO mit der Umsetzung einverstanden und nehmen sie das Projekt in ihre regionale Verkehrsplanung auf? Sind die finanziellen Mittel für Projektierung und Baubewilligung von mindestens 100 Mio. Franken zugesichert? Offensichtlich konnten diese Fragen nicht umfassend beantwortet werden, denn im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass der Bundesrat zwar die Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage in Auftrag gegeben habe, aber CST aufgefordert sei, die Bedingungen bis zum Ende der Vernehmlassung vollständig zu erfüllen.“ (S. 21)

Der SGB stellt sich klar auf den Standpunkt, dass Güterverkehr Teil des Service public in der Schweiz ist. Kein anderes Land in Europa verfolgt eine so entschiedene Politik der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, die zudem durch verschiedene Volksabstimmungen legitimiert ist. Das Verlagerungsziel wird durch den Klimawandel nur an Dringlichkeit gewinnen. Die politische Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs ist für diese Zielerreichung hinderlich, die nachhaltige Abwicklung des Verkehrsaufkommens muss Priorität haben.

Der Aufbau und Unterhalt von Netzinfrastrukturen sind Aufgabe der öffentlichen Hand und die demokratische Mitsprache bei solchen Projekten muss gewährleistet sein. Die Einflussnahme des Bundes im Projekt Cargo sous terrain muss deshalb gesetzlich abgesichert werden. Dies wäre einer der nächsten Schritte im weiteren Verlauf des Prozesses. Zu einer allfälligen finanziellen Beteiligung des Bundes will sich der SGB zum jetzigen Zeitpunkt mit den vorliegenden, unvollständigen Erkenntnissen nicht äussern.

Betreffend des Projekts CST sind für uns eine Reihe von Fragen nicht beantwortet:

- 1 Wie nachhaltig ist das CST? Die Absorption des Güterverkehrs durch dieses Tunnelsystem beträgt nach Machbarkeitsstudie im besten Fall gut 20% beim Strassengütertransport auf der ersten Teilstrecke und 2% beim Schienengütertransport. Zwar wäre das Konzept dank Elektrifizierung im Betrieb und Bündelung bei der City-Logistik dann emissionsärmer als die herkömmlichen Infrastrukturen, aber das steht und fällt mit einer guten Nachfrage des Angebots und der Akzeptanz durch die Marktakteure. Für den SGB sind bei allen Projekten das Verlagerungsziel und damit eine Verbesserung des Modal Splits zugunsten des Schienenverkehrs zentral.
- 2 Was, wenn nur die erste Teilstrecke realisiert wird? Der Bau eines neuen Infrastrukturnetzes, auch eines unterirdischen, ist invasiv, der Raumbedarf hoch. Nicht zuletzt auch aufgrund der Hubs, die kaum alle in bestehenden Güterumschlagzentren angesiedelt werden können. Nur schon auf der ersten Teilstrecke sind zehn Hubs geplant. Es ist mit einem erheblichen Widerstand seitens der Kantone zu rechnen.
- 3 Die Finanzierungsfrage ist zentral, bisher ist ja offensichtlich nur ein Bruchteil des benötigten Geldes für die erste Teilstrecke, nämlich nur für die Projektierung und das Bewilligungsverfahren, zugesichert. Das generiert möglicherweise einen hohen Druck auf die öffentliche Hand, sich am Projekt zu beteiligen. Der Bundesrat schreibt aber explizit, dass er sich nicht beteiligen wird. Die Investitionskosten sind dermassen hoch, dass es fraglich ist, ob das CST überhaupt eigenwirtschaftlich geschweige denn profitabel betrieben werden kann.

## Fragenkatalog

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Unbestritten ist, dass es neue Lösungen braucht um die prognostizierte Zunahme im Güterverkehr zu bewältigen. Die bestehenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen sind bereits heute stark ausgelastet, Personen- und Güterverkehrsleistungen in steter Konkurrenz. Zentrale Fragen sind nach unserer Einschätzung beim CST-Konzept jedoch nicht beantwortet: wie umwelt- und raumschonend ist der Gütertransport im geplanten Tunnelsystem wirklich? Wie diskriminierungsfrei wäre der Zugang zur neuen Infrastruktur? Wie reagiert eine äusserst preissensitive Branche auf ein Angebot, das enorm hohe Investitionskosten zu amortisieren hat? Wie stark gerät die öffentliche Hand unter Zugzwang, wenn die privatwirtschaftliche Trägerschaft nur die erste Teilstrecke oder überhaupt nur einen Teil der Investitionskosten der ersten Teilstrecke übernimmt? Folgende Kriterien müsste CST erfüllen können:

- Optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem
- Nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Glieder der Logistikkette
- Beschleunigung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene

Der SGB ist nicht in der Lage, aufgrund des erläuternden Berichts und der zugänglichen Studien eine belastbare Einschätzung dazu zu machen, ob CST diese Kriterien erfüllen kann.

### 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?

Nach unserer Einschätzung ist dies der einzige Weg, um ein solches Projekt überhaupt zu realisieren. Allerdings gehen wir davon aus, dass die Kantone in die weitere Konkretisierung des CST direkt einbezogen sein werden damit die offenen Fragen mit ihnen gemeinsam geklärt werden.

### 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)?

- Zum Plangenehmigungsverfahren fordern wir eine Ergänzung bei Art. 10 Abs. 6:  
„Die Plangenehmigung wird erteilt, wenn:  
*c. die optimale Integration ins Gesamtverkehrssystem, die nachhaltige und sozialverträgliche Umsetzung aller Glieder der Logistikkette, die weitere Verlagerung auf die Schiene und ein nennenswerter Beitrag zur Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene sichergestellt sind.*“
- Zum Vorschlag eines neuen Sachplans Verkehr begrüsst der SGB, dass mit diesem Instrument eine starke koordinierende Funktion des Bundes möglich wäre und die enge Mitwirkung und Zusammenarbeit der Kantone gewährleistet wäre.
- Wir unterstützen, dass der Bund es mittels rechtlicher Grundlagen ermöglicht, das Projekt zu konkretisieren, wozu auch die klare Einschätzung der Kantone gehört, ob sie in dem CST-Projekt einen Nutzen erkennen. Es ist allerdings auch Aufgabe des Bundes, dafür zu sorgen, dass die öffentliche Hand im Verlauf der Projektplanung nicht unter Zugzwang gerät, wenn sich herausstellen sollte, dass die private Trägerschaft nicht in der Lage ist, die Mittel für die Realisierung des Projekts bereitzustellen.

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

JA-

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

JA.

c. 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 die Verantwortung der Kantone/Gemeinden verbleibt?

JA.

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

JA, unbedingt. Wir sprechen hier von einem invasiven Eingriff in den Untergrund.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

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

Das Nebeneinander der bestehenden und der neuen geplanten Infrastruktur wird kaum beleuchtet. Das bestehende Angebot der Zugangspunkte für den Schienengüterverkehr in der Fläche wird dauernd reduziert. Bei CST wird ein neues, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Infrastrukturprojekt propagiert, dessen letzte Meile via Strassennetz konzipiert ist. Der SGB fordert den Bund zu weiteren Abklärungen auf:

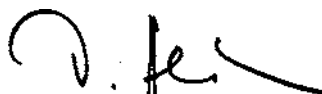
Gewünscht wird eine Zusammenstellung von neuen konzeptionellen Ansätzen einer koordinierenden Verkehrsorganisation auf der bestehenden Infrastruktur von Schiene und Strasse (Glättung von Verkehrsspitzen, Ausdehnung von Fahrverboten auf leichte Lieferwagen und zu Spitzenzeiten in den Städten, Bündelung der Transporte von mehreren Logistikern etc.). Diese müssen mit dem Aufwand für das CST und dessen möglichen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den Städten abgeglichen werden. Und vor diesem Hintergrund muss das weitergehende Engagement des Bundes für das CST beurteilt werden.

CST müsste als Teil des Verkehrs- und Transportangebots den gleichen Bedingungen unterliegen wie die anderen Akteure. Dazu gehören sozialpartnerschaftlich geregelte Arbeitsbedingungen für alle Mitarbeitenden, die in einem Gesamtarbeitsvertrag verankert sind.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**

  
Pierre-Yves Maillard

  
Dore Heintz

**sia**

schweizerischer ingenieur- und architektenverein  
société suisse des ingénieurs et des architectes  
società svizzera degli ingegneri e degli architetti  
swiss society of engineers and architects

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Geht per E-Mail an:  
finanzierung@bav.admin.ch

Myriam Barsuglia  
Verantwortliche Public Affairs  
myriam.barsuglia@sia.ch  
+41 44 283 15 73

Zürich, 10. Juli 2019 / mm

## **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein SIA ist der massgebende Berufsverband für qualifizierte Fachleute der Bereiche Bau, Technik und Umwelt. Mit seinen über sechzehntausend Mitgliedern aus dem Ingenieur- und Architekturbereich bildet der SIA ein hoch kompetentes, interdisziplinäres Netzwerk mit dem zentralen Anspruch, den Lebensraum Schweiz zukunftsfähig und qualitativ hochwertig zu gestalten.

Der SIA begrüsst den Entscheid des Bundesrats, ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport zu erarbeiten, um damit die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Verkehrssysteme wie Cargo Sous Terrain (CST) zu ermöglichen, die oberirdisch zu einer Entlastung beitragen. Damit die Transportsysteme wirtschaftlich gebaut und betrieben werden können, bedarf es der nötigen Planungs- und Rechtssicherheit. Dass sich das Gesetz an bereits bestehenden und etablierten Verfahren orientiert, erachtet der SIA als richtig.

Jedoch wünscht sich der SIA einen integralen Ansatz zur optimalen Koordination aller Planungen zur Nutzung des Untergrunds anstelle eines sektoriellen Vorgehens. Wir sehen im vorliegenden Fall aber auch die Dringlichkeit einer spezifischen Gesetzesvorlage. Sie sollte nicht nur als Basis dienen für weitere innovative unterirdische Gütertransportsysteme, sondern auch als Ausgangspunkt für die Entwicklung einer geeigneten Grundlage zur übergeordneten Gesamtkoordination unterirdischer Nutzungen.



Zu den einzelnen Fragen:

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

Ja. Angesichts der prognostizierten Entwicklung des Gütervolumens auf Strassen und Schienen sind neue Lösungsansätze notwendig. Die Kapazitäten an der Erdoberfläche sind beschränkt, ein weiterer Ausbau ist aus Platzgründen praktisch unmöglich und mit einer haushälterischen Nutzung des Bodens nicht vereinbar. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem, wie es von CST entwickelt wurde und wird, kann einen Beitrag zur Entlastung der oberirdischen Verkehrsinfrastrukturen, aber auch insgesamt zur Effizienzsteigerung leisten.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Der unterirdische Gütertransport gemäss dem Konzept von CST ist ein kantonsübergreifendes System und erfordert demnach ein integrales Vorgehen. Durch ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) auf Bundesebene wird die erforderliche raumplanerische Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und dem Projektanten sichergestellt. Das PGV ermöglicht damit eine koordinierte Entwicklung und eine einheitliche etappenweise Realisierung unterirdischer Gütertransportsysteme sowie ein schlankes und effizientes Verfahren. Gleichzeitig gewährleistet das PGV eine Wahrung gesamtschweizerischer Interessen, die sorgfältig abzuwägen sind. Begrusst wird auch der räumliche Geltungsbereich des PGV, der die unterirdische Gütertransportanlage einschliesslich der direkt damit angeschlossenen Anlagen beinhaltet.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja. Ein übergeordnetes Sachplan- und Plangenehmigungsverfahren trägt zu einer ganzheitlichen und langfristigen Betrachtung bei. Es stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass gesamtschweizerische öffentliche Interessen, insbesondere Anforderungen an die Sicherheit, den Umweltschutz, den Natur- und Heimatschutz und die Raumplanung, berücksichtigt werden. Der Gesetzesentwurf lehnt sich an das bestehende Recht. Die zukünftigen Abläufe und Verantwortlichkeiten sind somit bekannt und haben sich in anderen Verkehrsbereichen bewährt.

Unterirdische Güterverkehrssysteme wie CST sind wirtschaftlich motiviert und generieren wenig direkten Nutzen für die breite Öffentlichkeit. Entsprechende Projekte sind daher auch vollumfänglich über die dahinterstehenden wirtschaftlichen Akteure zu finanzieren und nicht über die öffentliche Hand. Der SIA unterstützt daher die Absicht des Bundesrats, sich finanziell nicht an CST zu beteiligen.

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

##### **Im Speziellen:**

a) *Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Ja. Ein genereller Erlass für den kantonsübergreifenden unterirdischen Gütertransport ermöglicht nicht nur die Realisierung des CST-Vorhabens, sondern auch allfälliger weiterer Systeme zum unterirdischen Gütertransport. Das Gesetz stellt sicher, dass diese mit CST kompatibel sind und die jeweiligen Betreiber allen Kunden einen diskriminierungsfreien Zugang zu den angebotenen Beförderungsdienstleistungen gewähren.

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

Ja. Diese Aufgabenteilung hat sich bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung und der Hub-Standorte alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und Projektträger – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

c) *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Ja. Diese Unterscheidung erachtet der SIA als sinnvoll und klar.

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

Ja. Aufgrund der beträchtlichen räumlichen Eingriffe und Wirkungen des Vorhabens sind gewisse Sicherheiten zum Rückbau oder zur Umnutzung der Infrastrukturen angezeigt. Die Sicherheiten sind jedoch so auszugestalten, dass sie einen wirtschaftlichen Bau und Betrieb der Infrastrukturen nicht unnötig beeinträchtigen.

#### **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a) *Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Die Plangenehmigung für unterirdische Gütertransportsysteme wird erteilt, wenn keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Sicherheit, der Raumplanung, des Natur- und Heimatschutzes und des Umweltschutzes, dagegensprechen. Zum öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes gehören insbesondere ein möglichst sparsamer Flächenkonsum und eine hohe Entlastungswirkung an der Oberfläche, eine Bündelung von Infrastrukturen und eine hervorragende Umweltbilanz. Konkrete Vorhaben haben diesen Anforderungen zwingend Rechnung zu tragen.

In dieser Hinsicht ist insbesondere auch eine Betreibung mit Ökostrom unabdingbar. Das gilt auch für das geplante City-Logistik-System zur Feinverteilung in städtischen Gebieten. Die hier prognostizierten Einsparungen von dreissig Prozent des Transportvolumens können jedoch nur realisiert werden, wenn die Markt-

akteure bereit sind, Güter von Branchennachbarn mitzutransportieren. Die Kooperationsbereitschaft ist durch gezielte Anreize zu fördern.

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

Die neue Gesetzesgrundlage wird damit begründet, dass der Bund grundsätzlich Innovationen für eine wettbewerbsfähige Schweiz mit günstigen Rahmenbedingungen unterstützt. In diesem Sinn sind auch besonders hohe Anforderungen an die Nachhaltigkeit der unterirdischen Gütertransportsysteme zu stellen. Nur unter dieser Voraussetzung lassen sich die beträchtlichen Eingriffe in den Raum rechtfertigen. Ein nachhaltiger Bau und Betrieb kann auch als USP der Vorhaben gewertet werden und zur Akzeptanz beitragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Cadosch  
Präsident SIA



Myriam Barsuglia  
Verantwortliche Public Affairs



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

Per E-Mail:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 28. Juni 2019 / AK

## 1 | 2 **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport** **Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Einladungsschreiben vom 3. April 2019 hat Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga die Vernehmlassung betreffend «Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport» eröffnet. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Gerne äussern wir uns wie folgt:

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG steht dem Projekt Cargo Sous Terrain CST gemäss Verbandsstrategie grundsätzlich «neutral» gegenüber. Konkret soll es allfälligen privaten Trägern bzw. Investoren, die das neue Transportmittel letztlich auch nutzen müssen, überlassen werden, ob CST zustande kommt oder nicht. Dem Bund kommt, abgesehen von der Schaffung der nötigen Rahmenbedingungen grundsätzlich, keine Rolle zu, insbesondere nicht bei der Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb.**

### **1. Entlastung Verkehrsinfrastruktur**

Bedingt durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird die Nachfrage nach Gütertransporten gemäss Prognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE bis zum Jahr 2030 um 25 bis 30 Prozent zunehmen. Umso wichtiger ist es, Mittel und Wege zu finden, wie das steigenden Transportvolumen möglichst effizient, sicher und umweltschonend bewältigt werden kann. Instrumente des Verkehrsmanagements (Verlagerungspolitik, Mobility Pricing, Verbote, Gebühren etc.) sowie neuartige Formen der Mobilität (Sharing Konzepte, autonomes Fahren, Platooning) können dazu beitragen, den Verkehrsfluss effizienter zu gestalten bzw. die Auslastung der Fahrzeuge, vorab im Personenverkehr, zu erhöhen.

Dennoch ist ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend notwendig – zu gross ist die aktuelle Stauproblematik und das prognostizierte Verkehrswachstum, um es nur mittels Effizienzgewinnen auffangen zu können. Allerdings ist der verfügbare Raum für weitere Ausbauten bei allen Verkehrsträgern stark beschränkt, zumal der Verkehr bei der Siedlungsentwicklung in Konkurrenz zu anderen Sektoren und Interessen steht (Wohnen, Einkaufen, Industrie etc.).

2 | 2 **Insofern ist CST eine mögliche Alternative, um die dringend notwendige Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur zumindest im Mittelland dennoch vornehmen zu können.**

## 2. Finanzierung

Aufgrund der vorneweg beschränkten Kapazitäten bzw. des begrenzten Einsatzspektrums (vorwiegend Stückgut) sind jedoch keine grossflächigen Effekte von CST zu erwarten. Der Güterverkehr auf der Strasse wird deshalb nicht zurückgehen. Profitieren werden nur einige wenige Betriebe und Grossunternehmen mit möglichst direktem Anschluss an die CST-Hubs.

Nachteilig werden sich auch die hohen Investitionskosten von geschätzt 22 Mia. Franken auswirken. Das ist in etwa gleich viel wie für die gesamte NEAT, die jedoch im Verhältnis enorm viel leistungsfähiger ist. Es fragt sich, ob hier nicht zu viele Mittel für einen zu geringen Nutzen notwendig sind bzw. ausgegeben werden (Gefahr von Fehlinvestitionen).

Vor diesem Hintergrund ist für die ASTAG zentral:

- Es dürfen keine öffentlichen Gelder und schon gar nicht Strassengelder (NAF, LSVA) für den Bau von CST verwendet werden. Das Projekt muss stattdessen rein privat finanziert werden.
- Ebenso müssen staatliche Subventionen für den Betrieb von CST ausgeschlossen sein. Es muss Gewähr bestehen, dass die Eigenwirtschaftlichkeit des Systems vorausgesetzt werden kann.
- Zu klären ist zudem zwingend die Frage der Feinverteilung (letzte Meile zu/von den CST-Hubs). Es darf nicht sein, dass das Problem auf die Agglomerationen / Städte abgewälzt wird.

**Die ASTAG legt deshalb grössten Wert auf die Feststellung, dass die Finanzierung von privater Seite zu leisten ist. Bund und Kantone dürfen in keinster Weise zu finanziellen Beiträgen (Investitionen, Subventionen) verpflichtet werden.**

## 3. Detailanmerkungen

Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie in der Beilage.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

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

Antwort ASTAG: Wir stehen dem Projekt CST grundsätzlich neutral gegenüber. Dabei ist für uns zwingend und unverhandelbar, dass sich der Bedarf für unterirdische Gütertransporte einzig und allein von privater Seite her ergeben kann und nie von öffentlicher.

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?**

Antwort ASTAG: Die Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen ist klarerweise Sache des Bundes.

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)?**

Antwort ASTAG: Neutrale Haltung, ausser zur Finanzierung (vgl. Ziff. 2 unseres Begleitschreibens). Wir lehnen jede Form staatlicher Finanzierung kategorisch ab, und zwar auf allen Ebenen (Bund, Kantone, Gemeinden).

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

- a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Antwort ASTAG: Ja.

- b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist? Referenz/Aktenzeichen: BAV-010.0//330 2/2

Antwort ASTAG: Neutrale Haltung.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Antwort ASTAG: Nein. Insbesondere die Verkehrserschliessung und die Feinverteilung sind von eminenter Bedeutung und bedürfen einer übergeordneten Regulierung. Es darf nicht sein, dass dieses Problem auf die Agglomerationen und Städte abgewälzt wird.

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

Antwort ASTAG: Neutrale Haltung.

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Antwort ASTAG: Nein (vgl. aber unser Begleitschreiben).

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

Antwort ASTAG: Um es nochmals zu betonen: Wir legen grössten Wert auf die Feststellung, dass die Finanzierung ausschliesslich von privater Seite zu leisten ist. Bund, Kantone und Gemeinden dürfen in keiner Weise zu finanziellen Beiträgen (Investitionen, Subventionen) verpflichtet werden!

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

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 9. Juli 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

### **Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)**

---

*strasseschweiz ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft, des Strassentransportgewerbes und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. strasseschweiz umfasst rund 30 Mitgliedverbände, die sowohl die Strassenbenützer als auch die verschiedenen Wirtschaftsbranchen im Bereich Strasse vertreten. Zu den wichtigsten Trägerorganisationen gehören der Automobil Club der Schweiz (ACS), der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), die Erdöl-Vereinigung (EV), der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) und der Touring Club Schweiz (TCS).*

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

### **Einleitende Bemerkungen**

**strasseschweiz** begrüsst grundsätzlich den Entwurf eines Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. Damit die Planungssicherheit erhöht werden kann, braucht es jedoch spezifischere Angaben zu den Abläufen des Genehmigungsverfahrens.



## Allgemeine Bemerkungen

Gemäss den Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE wird die Nachfrage nach Gütertransporten, bedingt durch Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, bis zum Jahr 2030 um 25 bis 30 Prozent steigen. Umso wichtiger ist es, Mittel und Wege zu finden, wie das steigende Volumen möglichst effizient, sicher und umweltschonend bewältigt werden kann.

Instrumente des Verkehrsmanagements sowie neuartige Formen der Mobilität (Sharing Konzepte, Autonomes Fahren,) können dazu beitragen, den Verkehrsfluss effizienter zu gestalten bzw. die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge, vorab im Personenverkehr, zu erhöhen. Dennoch ist ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwingend notwendig – zu gross ist das Verkehrswachstum, um es nur mittels Effizienzgewinnen auffangen zu können.

Das Projekt ist relativ kostenaufwendig: die Investitionskosten werden auf 22 Mia. Franken geschätzt. Es fragt sich, ob hier nicht zu viele Mittel für einen zu geringen Nutzen notwendig sind bzw. ausgegeben werden (Gefahr von Fehlinvestitionen). Vor diesem Hintergrund ist für strasseschweiz zentral, dass keine öffentlichen Gelder und schon gar nicht Strassengelder (NAF, LSVA) verwendet werden dürfen. Das Projekt Cargo sous terrain muss stattdessen privat finanziert werden.

## Abschliessende Bemerkungen

Die Weiterentwicklung der Gesellschaft unter den gegebenen geografischen Voraussetzungen und den bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen stellt für die Zukunft eine Herausforderung dar. Umso wichtiger sind darum innovative Lösungsansätze. Deshalb unterstützen wir grundsätzlich diesen Gesetzentwurf.

Das Projekt Cargo sous terrain muss aber zu 100 Prozent privat finanziert werden (ohne Geld vom NAF und der LSVA). Zu klären ist zudem zwingend auch die Frage der Feinverteilung (letzte Meile zu/von den CST-Hubs). Es kann nicht sein, dass das Problem auf die Agglomerationen und Städte abgewälzt wird. Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden, damit die Verteilung in den Städten gleichzeitig verbessert wird (z. B. Koordination mit Anpassungen der Kapazität auf Transitstrassen und Umfahrungstrassen).

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**



François Launaz  
Präsident



Olivier Fantino  
Geschäftsführer

**Beilage:** Antwort auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

## Anhang: Antwort auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassung

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

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

### 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Ja. Die rechtliche Lage des Untergrundes ist noch nicht sehr weit entwickelt und eine einheitliche Definition des Begriffs Untergrund fehlt unter den Kantonen. Ein PGV schafft für die Initianten eines Projektes die nötige Rechts- und Planungssicherheit. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren sowie die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?

Ja. Die Aufnahme als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr wird ebenfalls begrüsst. Es erlaubt dem Bund als koordinierende Stelle zwischen Kantonen zu fungieren und die Anliegen der Kantone frühzeitig aufzunehmen. Gleichfalls unterstützt strassenschweiz das Vorhaben, keine finanziellen Mittel des Bundes für die CST aufzuwenden.

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

#### a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

Ja. Damit die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen der nächsten Jahrzehnte bewältigt werden können, braucht es innovative Lösungen. Gerade im Bereich der Infrastrukturen ist der Raum ein knappes Gut. Innovative Lösungen im Untergrund sind darum eine valable Option.

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

Diese Aufgabenteilung hat sich in bisherigen Projekten bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung alle beteiligten Parteien mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in

denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will, geht aus dem Gesetzesentwurf (Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) nicht klar hervor. Parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren sind erfahrungsgemäss effizienter. Die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten sollten im Gesetz klarer definiert werden.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja. Die genannten Kompetenzen der Kantone / Gemeinden sollten nicht weiter beschnitten werden. Die jeweiligen Behörden sind am besten über die regionalen Begebenheiten informiert und sollten darum auch mitbestimmen können.

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

Im Rahmen der Genehmigung, nein. Dadurch wird die Finanzierung von Projekten unnötig erschwert und verteuert. Insbesondere im Prozess der Genehmigung und Erstellung sind solche Sicherheiten eine Last. Sobald die Anlage in Betrieb ist, könnte eine Sicherung des Rückbaus verlangt werden.

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die Bestimmung gemäss Artikel 8, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können, sind nicht verhältnismässig. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt weder inhaltlich noch mengenmässig oder zeitlich ein. Die Erstellung der Varianten stellt je nach Vorgaben einen enormen Aufwand dar.

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

Zu klären ist zwingend auch die Frage der Feinverteilung (letzte Meile zu/von den CST-Hubs). Es kann nicht sein, dass das Problem auf die Agglomerationen und Städte abgewälzt wird. Lösungen müssen gemeinsam gefunden werden, damit die Verteilung in den Städten gleichzeitig verbessert wird (z. B. Koordination mit Anpassungen der Kapazität auf Transitstrassen und Umfahrungstrassen).

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Lausanne, 4. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen.

Der Swiss Shippers' Council SSC ist eine branchenübergreifende Wirtschaftsvereinigung, die im Jahr 1965 gegründet worden ist und die Interessen der Schweizer Verladerschaft im nationalen und internationalen Güterverkehr wahrnimmt. Unser Präsident ist Nationalrat Fabio Regazzi (CVP-TI), der in verschiedenen parlamentarischen Kommissionen mitwirkt.

Gestützt auf die Stellungnahme des Cargo sous terrain, äussern wir uns gerne wie folgt:

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem

Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich

massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen.

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen. Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.



Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar. Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**SWISS SHIPPERS' COUNCIL**

Der Präsident:



Fabio Regazzi  
Nationalrat

Der Direktor:



Philipp Muster



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

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

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

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

Vernier/Genf, 8. Juli 2019

Elektronischer Versand an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

## **Vernehmlassung: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

### **Stellungnahme des TCS**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

### **Allgemeine Bemerkungen**

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

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

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

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

\*\*\*

## Detail-Bemerkungen

### *Die Herausforderung der Feinverteilung*

Innerstädtische Hubs dürfen nicht zu einer Verlagerung der Verkehrsproblematik aus dem Umland in das Zentrum führen. Die Feinverteilung muss weiter geklärt und koordiniert werden. Nur eine Bündelung und Verteilung durch einen Anbieter würde eine innerstädtische Verkehrsreduktion bringen<sup>1</sup>. Die Herausforderung der Güterversorgung der verdichteten Städte wird weiterhin eine effiziente und sichere Strasseninfrastruktur verlangen. Diese wird die notwendige Kapazität auf den verkehrsorientierten Einfallachsen sichern (Schnittstellenproblematik) und dann auch Umfahrungen anbieten müssen, um den Transitverkehr aus den Zentren zu entfernen.

### *Monopolstellung vermeiden*

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

### *Finanzierung*

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

Der Bundesrat hat folgende Bedingungen<sup>2</sup> an CST gestellt „c. Die Träger von CST sichern der Aktiengesellschaft die finanziellen Mittel, die für die Projektierung und Baubewilligung benötigt werden (mindestens 100 Millionen Franken), verbindlich zu (...) f. Der Bund unterstützt das Projekt nicht finanziell.“ Dieser Grundsatz muss im Gesetzestext aufgenommen werden.

\*\*\*

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

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

## Schlussbemerkung

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

Touring Club Schweiz



Peter Gdetschi  
Zentralpräsident

*Im Anhang: Fragenkatalog*

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

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

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

### 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

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

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?

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

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

#### a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

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

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

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

#### c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

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

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

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

### 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

#### a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

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

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

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

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

Sandra Lehmann  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern  
Per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 8. Juli 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Lehmann

Herzlichen Dank für die Möglichkeit, zum geplanten Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Der Personalverband transfair steht dem Projekt Cargo sous terrain kritisch gegenüber. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkatalogs dar.

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

transfair sieht keinen Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport in privater Eigentümerschaft.

Wir sind uns bewusst, dass die Gütermobilität in der Zukunft steigen wird, weil die Bevölkerung und die Wirtschaft entsprechend wachsen werden. Das Projekt CST wäre ein optionaler Schritt in Richtung umweltfreundlicheren Gütertransport (CST würde zu 100% mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben und damit die Energiewende mit einer verbesserten CO<sub>2</sub>-Bilanz unterstützen). Aus ökologischer Sicht sieht transfair mögliche positive Wirkungen. Trotzdem bietet das Projekt keine überzeugende ergänzende Alternative zur langfristig ausgelegten Verlagerung der Gütertransporte auf die bereits vorhandene und weiter zu entwickelnde Schieneninfrastruktur. Allgemein erachtet transfair, als Personalverband für den Service public, dass das Projekt CST zu wenig Nutzen für die Allgemeinheit stiftet. Einen direkten Nutzen aus dem Projekt dürften insbesondere die



Logistikbranche und die Bauindustrie ziehen. Der volkswirtschaftliche Nutzen dieses parallelen unterirdischen Netzes wird in Frage gestellt. transfair sieht zudem ohne weitere Klärung durch das Projekt kaum Möglichkeiten für eine positive Beschäftigungsentwicklung, weil der Betrieb voll automatisiert ablaufen wird. Wir sehen viel mehr eine Konkurrenzierung des öffentlich finanzierten Schienengüterverkehrs und eine weitere Gefährdung von Stellen in diesem Bereich. Die SBB hat die gesetzliche Pflicht, Gütertransport durchzuführen. Dies sollte weiterhin gefördert werden und nicht durch CST aufgeweicht werden.

transfair ist der Meinung, dass Schiene und Strasse bereits heute eine gute Basis für sowohl ergänzende wie auch redundante Mobilitätsangebote für den Güterverkehr darstellen. Die bestehenden Infrastrukturen bieten grundsätzlich genügend Kapazitäten, insbesondere unter Einbezug der Ausbauprogramme für Schiene und Strasse. Zur Sicherung der benötigten Kapazitäten für den Güterverkehr ist eine konsequente Umsetzung oder gezielte Verbesserung bestehender gesetzlicher Instrumente wie z. B. die Sicherung von Trassen für den Güterverkehr einfacher, kostengünstiger und effektiver als ein 33 Milliarden-Projekt.

Das System des Schienengüterverkehrs braucht tatsächlich weiterhin Optimierungsbedarf. Die Gelder von CST könnten in die Schienengüterinfrastruktur fliessen. Auf der Schieneninfrastruktur zusammen mit den Infrastrukturbetreiberinnen werden in Zukunft sehr gute Lösungen für den Güterverkehr ermöglicht, mit intelligenten Güterwagen, schnellerer Zustellung und Abholung. Insbesondere SBB Cargo könnte in der City-Logistik mit Zuführung und Abführung von Gütern eine wichtige Rolle spielen. Die Bahnhöfe (Hubs) existieren schon und liegen meistens sehr zentral.

Der heutige Schienengütertransport beinhaltet schon viele Vorteile, die CST auch ins Feld führt: Umweltfreundlichkeit, Verlässlichkeit und Planbarkeit. Die Politik setzt mit dem Ausbausritt 2035 und der Unterstützung von Projekten zur Automatisierung und Einführung neuer Technologien im Güterverkehr auf die richtige Karte. transfair erachtet das Projekt CST als nicht notwendig. Die Investitionen in die Kapazitäten des Verkehrsträgers Bahn werden das steigende Volumen bewältigen können.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Wie dargestellt sehen wir keinen Bedarf an einem unterirdischen Gütertransport und deshalb erachten wir die Unterstützung des Bundes als nicht prioritär. Für die Güterbahnen sind weiterhin gute Rahmenbedingungen zu erhalten, gerade nach dem Auslaufen der

Bundessubventionen. Eine allfällige Hilfestellung des Bundes für Verfahren und Koordination sollte durch CST finanziell abgegolten werden müssen.

**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)?**

Sollte es zu einem Bundesgesetz kommen, erachten wir die Zielsetzungen als sinnvoll.

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

Unter der Prämisse, dass es zu einer Vorlage kommt.

**im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrsschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja. Subsidiaritätsprinzip.

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

Ja, wir betrachten diesen Punkt als notwendig. Es ist unerlässlich, dass die Pläne im Plangenehmigungsverfahren nur bewilligt werden, wenn keine wesentlichen öffentlichen Interessen in den Bereichen Sicherheit, Raumplanung, Natur- und Heimatschutz oder Umweltschutz, dagegensprechen. Gerade Bau und Betrieb von unterirdischen Anlagen können zudem Auswirkungen auf den unterirdischen Wasserfluss (Grundwasser) haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Vielen Dank für die Möglichkeit, weitere Bemerkungen anbringen zu können.

1. Wir betrachten es als fragwürdig, dass die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE, neu RailCom) als Regulierungsbehörde für Differenzen im Zusammenhang mit diesem privaten Transportnetz vorgesehen ist.
2. Wir stellen die Realisierbarkeit von CST in Frage. Ein renditeorientierter Betrieb von CST wirft Fragen auf. Um Kunden für das System zu gewinnen, könnten zu Beginn mit sehr tiefen Transportpreisen eingestiegen werden, dies zum Schaden von bestehenden Transportunternehmen. Eine Tunnelerstellung und die

Gewährleistung eines sicheren unterirdischen Betriebs sind anspruchsvoll und kostspielig. Es besteht ein hohes Risiko, dass das Projekt nicht realisiert wird oder nur kurzfristig in Betrieb sein wird. Es besteht die Gefahr, dass viel Geld investiert wird, welches letztlich an anderer Stelle auf die Konsumenten überwältigt würde. Die Herausforderung, das Projekt mit einer gemischten Trägerschaft aus privaten und öffentlichen Akteuren zu entwickeln, erachten wir als ambitionös.

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

Wir gehen nicht davon aus, dass es keinen Wettbewerb zwischen CST und bestehenden Transportinfrastrukturen geben wird. Somit ist der Impact für die Beschäftigten in bestehenden Gütertransportunternehmen nicht klar. transfair ist es wichtig, dass in Projekten wie CST, wo es um starke Automatisierung von Infrastruktur und Betrieb geht, die soziotechnischen Themenfelder (Mensch-Technik/ Zusammenarbeit zwischen Menschen und Maschinen) zu untersuchen. Auswirkungen auf die Beschäftigung werden zu wenig beleuchtet.

CST wird wohl privatwirtschaftlich finanziert, hat aber kaum absehbare finanzielle, volkswirtschaftliche und arbeitsmarktliche Konsequenzen auf die Allgemeinheit. Falls das Projekt kommt, findet transfair wichtig, dass die Investoren aus der Schweiz die Mehrheitsbeteiligung stellen und man sich nicht ausländischen Launen aussetzen müsste. CST darf nicht zu Verschiebungen von Prioritäten und Entwertungen von öffentlichen Investitionen führen.

Wir treten dafür ein, dass bestehende Gütertransportanlagen unterstützt und neue Konzepte auf der Schiene gefördert werden.

Freundliche Grüsse

**transfair – Der Personalverband**



Bruno Zeller  
Leiter Branche Öffentlicher Verkehr



Albane Bochatay  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Uitikon, 9. Juli 2019

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Die Initiative breiter Wirtschaftskreise zur Schaffung eines neuen multimodalen Transportlogistikkonzepts, das oberirdische Feinverteilung und unterirdische Hauptläufe palettierte Ware und Stückgüter vorsieht, begrünnen wir. Es bietet die Möglichkeit weiterer CO2 Reduktionen und effizienter Versorgung der Agglomerationszentren.

Das System ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der verladenden Wirtschaft auf Wasser, Strasse und Schiene. Letztere werden auch in fernerer Zukunft nicht über genügende, qualitativ hochstehende Kapazitäten für Güterverkehr verfügen. Der eben vom Parlament beschlossene Ausbauschritt 2035 für die Bahninfrastruktur vermag die prognostizierten Mengen nicht vollständig aufzunehmen. Ebenso ist die beabsichtigte markante Qualitätssteigerung im Bahngüterverkehr dank der Einführung von Expresstrassen nur teilweise gelungen. Das neue System ist daher notwendig und seine Realisierung muss von Bund und Kantonen mit günstigen Rahmenbedingungen gefördert werden.

Die Integration der oberirdischen Citylogistik im Sinne eines Angebots aus einer Hand beurteilt der VAP kritisch. Aufgrund unserer Erfahrungen mit dem System des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz bevorzugen wir eine Lösung, die auf Wettbewerb im oberirdischen Zu- und Nachlauf basiert.

Der VAP begrüsst den Gesetzesentwurf, der auf bewährte Rechtsgrundsätze zurückgreift grundsätzlich sehr. Wir regen im Fragekatalog gleichwohl einige Ergänzungen und Klarstellungen an.

Insbesondere die in Art. 2 GÜTG genannten Grundsätze und Ziele sollten sinngemäss auch beim UGÜTG gelten. Das UGÜTG muss namentlich Planungs- und Rechtssicherheit für private Investoren schaffen und einen liberalen, risikoorientierten und eigenverantwortlichen

Rahmen für Bau und Betrieb der Anlagen bieten, der effiziente, neuartige Lösungen in der multimodalen Transportlogistik erlaubt.

Die von Ihnen gestellten Fragen beantwortet der VAP im beigelegten Fragebogen wunschgemäss ebenfalls.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**VAP – Verband der verladenden Wirtschaft**



Josef Dittli, Ständerat  
Präsident



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage  
Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Ja. Für nicht palettierte Güter bleiben die bestehenden oberirdischen Verkehrsträger. Für unterirdische Alternativen auch in diesen Segmenten sollte das UGüTG daher offener formuliert werden.

- 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja.

- 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Im Grundsatz ja, wir sehen jedoch gewissen Klärungs- und Ergänzungsbedarf, um Planungs- und Rechtssicherheit für private Investoren zu gewährleisten und die beabsichtigte Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren durch geeignete Koordination zu erreichen.

Wir empfehlen eine Klärung der Rolle der vielen staatsnahen Unternehmen, die in Cargo sous Terrain AG engagiert sind. Indirekt sind staatliche Mittel involviert, insbesondere auch Risiken bei einem allfälligen Scheitern des Projekts.

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

- a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. Es sollte auch Raum bieten für den Bau paralleler unterirdischer Infrastrukturen für die Beförderung anderer Güter.

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

Ja. Die Koordination der Mitwirkungsrechte sollte jedoch so gestaltet sein, dass die Entwicklung des Sachplans und diejenige der kantonalen Richtpläne zeitlich weitestgehend parallel verlaufen und einzig formelle Beschlüsse auf Bundes- und Kantonebene weitere Zeit beanspruchen. Die Koordination der Verfahren auf Bundes- und Kantonebene soll im UGüTG explizit geregelt werden (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja. Die Koordination des PGV und des kantonalen Verfahrens sollte im UGüTG spezifisch geregelt werden. Art. 16 bietet dazu einen ersten Ansatz, ebenso Art. 13 GütTG. Ziel wäre eine gegenseitige Möglichkeit zur Stellungnahme und ein gleichzeitiger Erlass der Bewilligungen (hierzu nachfolgend 5. b) ii).

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

Ja. Allerdings sind diese Sicherheiten bereits im Rahmen des PGV zu definieren. Dies ist vor dem Hintergrund der in Art. 10 Abs. 6 lit. b vorausgesetzten Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens möglich.

Ob für einen Rückbau Sicherheit geleistet werden soll, ist allerdings fraglich. Es scheint offensichtlich, dass eine umweltkonforme und sichere Stilllegung der unterirdischen Anlagen bzw. eine Umnutzung und allenfalls Übertragung der Anlage insbesondere für Stromleitungen aller Art äquivalente Alternativen sind. Der Rückbau ist jedenfalls keinesfalls explizit vorzuschreiben, sondern im Sinne einer offenen Formulierung zu regeln (siehe nachfolgend 5. b) xi).

## 5. **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

- i *Begriffliche Klarstellung* von Unternehmen, Eigentümer, Betreiber, Gesuchsteller. Bereits das EBG wendet u.E. unglücklich den Begriff des Unternehmens an und verzichtet auf eine durchgängige Unterscheidung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen. Eine vergleichbare Unschärfe sollte im UGüTG vermieden werden. Wir regen einen zusätzlichen Gesetzesartikel mit Definitionen an und die durchgehende Überarbeitung der verwendeten Begriffe im UGüTG. Nach Realisierung der ersten Etappe muss von „Betreiberin“ gesprochen werden, während des Planungs- und Bewilligungsverfahrens empfiehlt sich die Verwendung des Begriffs „Gesuchstellerin“. Der dem Privatrecht entlehnte Begriff der „Eigentümerin“ sollte nach Möglichkeit vermieden werden.
- ii Der *Geltungsbereich* gemäss Art. 2 UGüTG beschränkt die Linien auf unterirdische Anlagen. Da für untergeordnete Teilstücke allenfalls eine oberirdische Linienführung gewählt werden muss, sollte in einer zusätzlichen lit. c diese Möglichkeit vorgesehen werden.
- iii Das UGüTG sieht in Art. 4 ein Diskriminierungsverbot vor. Dies ist zu begrüßen. Wünschbar wäre eine Klarstellung im Gesetzestext, dass daraus *keine allgemeine*

*Preisüberprüfung* hergeleitet werden kann. Vielmehr gelten die im Zusammenhang mit dem Netzzugang entwickelten Prinzipien sowie die ohnehin gültige Regelung gemäss Kartellgesetz.

- iv Art. 4 Abs. 3 sieht keine *Entscheidungsmöglichkeit der RailCom* bei Streitigkeiten über die Bedingungen der Anschlussgewährung gemäss Art. 4 Abs. 2 vor. Dies sollte ergänzt oder einer anderen Behörde zugewiesen werden, so analog Art. 40 Abs. 1 lit. d EBG.
- v Art. 4 Abs. 4 spricht von „*beaufsichtigt*“ statt von „*beobachtet*“, wie dies Art. 40a<sup>ter</sup> Abs. 3 EBG in der Revisionsvorlage zum Bundesgesetz OBI BBI 2018, 6065 tut. Eine textliche Angleichung ist daher angezeigt.
- vi Art. 4 Abs. 6 übernimmt den Wortlaut des EBG, sollte jedoch analog Art. 40a<sup>quinquies</sup> EBG in der Fassung gemäss OBI geregelt werden (BBI 2018, 6065)
- vii Art. 6 regelt die Sach- und Richtplannerfordernisse. In Abs. 3 wird – im Gegensatz zu den Absätzen 1 und 2 nur von „Linienführung“ statt von „Anlagen“ gesprochen. Da in den Richtplänen sowohl die konkrete Linienführung als auch die Standorte für die Anlagen festzulegen sind, ist durchgängig auch in Abs. 3 der Begriff „Anlagen“ zu verwenden. Zudem fragt sich, ob eine Fristansetzung angesichts der beabsichtigten Koordination von Sach- und Richtplanverfahren ausreichend ist. Wir regen eine *gesetzliche Frist von einem Jahr* nach Bezeichnung der Räume durch den Bundesrat an und bei ungenutztem Ablauf die Einräumung der Möglichkeit zur Festlegung der „Anlagen“ nicht der „Linienführung“ alleine im Sachplan.
- viii Die in Art. 8 vorgeschriebene Mitwirkung der Gesuchstellerin umfasst selbstverständlich die Offenlegung der verschiedenen geprüften Varianten. Eine Pflicht zur Unterbreitung von „mindestens zwei“ Varianten scheint daher nicht sinnvoll. Vielmehr soll die Gesuchstellerin zur Erarbeitung einer *unbestimmten Zahl von „Varianten“* verpflichtet sein, die den Grundsätzen und dem Zweck des UGüTG (siehe Anregung unten b.i.) und insbesondere der bestmöglichen *Wahrung der privaten und öffentlichen Interessen* entsprechen. So setzt denn auch Art. 7 Abs. 1 UGüTG voraus, dass die eingereichten Unterlagen „das Konflikt- und Optimierungspotential“ hervorheben, was implizit unterschiedliche Lösungsvarianten voraussetzt. Der Variantenentscheid ist sodann gestützt auf die Eignungskriterien, die in den Studien der BPUK zu den Logistikstandorten von gesamtschweizerischer Bedeutung vom 23. April 2018 entwickelt wurden unter Wahrung öffentlicher und privater Interessen im Sinne der Grundsätze und des Zwecks des UGüTG möglich.
- ix Art. 9 Abs. 2 UGüTG ermächtigt den Bundesrat zum Erlass von *Vorschriften über den Bau und Betrieb*. Der erläuternde Bericht hebt zu Recht verschiedentlich die *Eigenverantwortung* und die Risikoorientierung bei Bau und Betrieb der Anlagen hervor. Auch wird erwähnt, dass keine Betriebsbewilligung für die Anlagen nötig ist, was wir begrüssen. Wir gehen davon aus, dass sich der Bundesrat entsprechend die nötige Zurückhaltung beim Erlass weiterer Vorschriften auferlegt. Wir regen zudem an, die Entbehrlichkeit einer Betriebsbewilligung explizit im Gesetz zu regeln. Hierfür soll in Art. 10 UGüTG ein zusätzlicher Abs. 7<sup>bis</sup> eingefügt werden: „Die Anlagen können ohne weitere Bewilligung in Betrieb genommen werden.“
- x Wir begrüssen die beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung durch Einbezug der Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial gemäss Art. 10 Abs. 8. Die *Abgrenzung zur Entsorgung nicht wieder verwendbaren Materials* ist dabei wichtig und im



Sinne von Art. 22 Abs. 1 zu betrachten. Soweit hierfür geeignete Standorte in Betrieb sind, obliegt es der Gesuchstellerin, sie für ihre Bedürfnisse zu nutzen. Sind keine ausreichenden Standorte in Betrieb, haben die Kantone Standorte zu bezeichnen. Die Möglichkeit zur Bezeichnung geeigneter Zwischenlager durch das BAV aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung wird im Sinne des Projekts begrüsst. Allerdings scheint die Formulierung und das Zusammenspiel von Art. 10 und Art. 22 noch nicht genügend ausgereift und sollte präzisiert werden.

- xi Die generelle *Rückbauverpflichtung* gemäss Art. 25 UGüTG ist u.E. unangemessen. Es handelt sich voraussichtlich nicht um umweltkritische und allgemeingefährliche Anlagen. Vielmehr können sie unter geeigneten Vorkehrungen wohl auch ohne vollständigen Rückbau ausser Betrieb genommen werden. Eine Nutzungsänderung und Übertragung an andere Betreiber sind weitere denkbare Möglichkeiten. Art. 25 Abs. 1 sollte entsprechend offener formuliert werden. Die *Leistung von Sicherheiten* hat vor diesem Hintergrund eine eher untergeordnete Bedeutung. Da die Betreiberin gemäss Art. 10 Abs. 6 lit. b seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit im Rahmen des PGV belegen muss, soll eine allfällige Sicherheitsleistung bereits im PGV festgelegt werden. Damit wird für die Betreiberin die unverzichtbare Rechtssicherheit gewährleistet.

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

- i *Ähnlich wie Art. 2 GüTG sollte ein Artikel eingefügt werden, der Grundsätze und Ziele des Gesetzes und insbesondere die Rolle des Bundes und der Kantone definiert: Dazu gehören günstige Rahmenbedingungen für nachhaltiges und effizientes Zusammenwirken mit den oberirdischen Verkehrsträgern, insbesondere effizientes und diskriminierungsfreies Zusammenwirken in der Citylogistik; optimale Anbindung an die oberirdischen Verkehrsnetze; Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens und Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Anlagebetreiber usw.*
- ii *Die Koordination zwischen Sach- und Richtplanung sowie zwischen Plangenehmigungsverfügung gestützt auf das UGüTG sowie kantonale Bewilligungen gestützt auf kantonales Recht ist nur sinngemäss geregelt. Wir regen eine spezifische Regelung im UGüTG an. Dabei soll dem BAV eine Koordinationsfunktion übertragen werden, so dass die räumliche Festlegung von Linienführung und Standorten durch die Kantone inhaltlich und zeitlich mit der Festlegung der Räume für die Anlagen im Sachplan koordiniert erfolgt.*

Uitikon, 9. Juli 2019

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

**Per E-Mail an:** [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 3. Mai 2019

Tel. +41 31 359 23 44, [barbara.zollinger@voev.ch](mailto:barbara.zollinger@voev.ch)

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler,  
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 03. April 2019 haben Sie uns eingeladen, eine Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport gegeben. Besten Dank für diese Möglichkeit.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) steht dem Projekt Cargo sous terrain kritisch gegenüber. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

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

Der VöV sieht keinen Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport:

Es besteht keine Notwendigkeit an einem dritten Infrastrukturnetz, welches zusätzlich zur bestehenden Strassen- und Schieneninfrastruktur gebaut wird. Strasse und Schiene bilden bereits heute eine gute Basis für sowohl ergänzende wie auch redundante Mobilitätsangebote für den Güterverkehr. CST bietet weder eine Alternative noch sinnvolle Ergänzung dazu. CST trägt im Gegenteil zur Ausweitung der bestehenden Systemkomplexität bei, indem es parallel zu bestehenden Infrastrukturen verläuft.

Die bestehenden Infrastrukturen bieten grundsätzlich genügend Kapazitäten, insbesondere unter Einbezug der Ausbauprogramme seitens Strasse wie Schiene. Zur Sicherung der benötigten Kapazitäten für den Güterverkehr ist eine konsequente Umsetzung oder gezielte Verbesserung bestehender gesetzlicher Instrumente wie z. B. die Sicherung von Trassen für den Güterverkehr einfacher, kostengünstiger und effektiver als ein 33 Milliarden-Projekt.

Mit der wachsenden Bevölkerung und dem immer knapper werdenden Raum werden neue Ansätze der Güterver- und -entsorgung immer wichtiger, insbesondere in städtischen Gebieten. Die Strassen- und Schieneninfrastrukturen bilden bereits heute eine hervorragende Grundlage für eine bedarfsgerechte Logistik auch in Städten. Es ist sinnvoller und effizienter, diese Grundlage zielgerichtet weiterzuentwickeln als ein neues System aufzubauen.

Die Vorteile von CST im Vergleich zur Strasse erbringt der Schienengütertransport bereits heute: Er ist umweltfreundlich, verlässlich, planbar und bietet einen 24-Stunden-Service.

Dass das System Schienengüterverkehr weiterhin Optimierungen bedarf, ist unbestritten. Der VöV

unterstützt nationale und internationale Lösungen im Güterverkehr, wozu auch eine sinnvolle Weiterentwicklung von technischen Neuerungen zählt. Die Politik setzt mit dem Ausbauschnitt 2035 und der Unterstützung von Projekten zur Automatisierung und Einführung neuer Technologien im Güterverkehr die richtigen Prioritäten. Die benötigte Weiterentwicklung des Gütertransportes wird damit zeitnah vorangetrieben.

Mit einem Bruchteil der für CST erforderlichen 33 Milliarden Franken könnte das bestehende System für den Gütertransport massiv ausgebaut und gezielt verbessert werden, was zu einem überproportional hohen Nutzen führen würde. Die Opportunitätskosten von CST erachten wir als unverhältnismässig hoch.

**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?**

Da wir keinen Bedarf an einem unterirdischen Gütertransport sehen, erachten wir die Unterstützung des Bundes nicht als erforderlich. Es braucht kein Bundesgesetz für einen unterirdischen Gütertransport.

**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)?**

Sollte es zu einem Bundesgesetz kommen, erachten wir die Zielsetzungen als sinnvoll.

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

Wie eingangs festgehalten, sehen wir keinen Bedarf an einem unterirdischen Gütertransport bzw. einem Bundesgesetz. Sollte sich der Bundesrat zur weiteren Unterstützung von CST entscheiden, ist die Schaffung eines allgemeingültigen Gesetzes sinnvoll.

**im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja.

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

Wir erachten es als unerlässlich, finanzielle Sicherheiten für einen Rückbau zu verlangen. Diese sollen den Rückbau aller Anlagen inkl. des unterirdischen Transportsystems bzw. der Tunnel umfassen. Das Konzept sieht ein unterirdisches Transportsystem ausschliesslich für Güter vor. Bei einer Einstellung des Betriebes ist dieses System mit verantwortbaren finanziellen Investitionen nicht anderweitig, z. B. für Personentransport, umnutzbar. Mit o.g. Vorgabe wird das Risiko entschärft,

dass bei fehlendem Gewinn der Privatwirtschaft der Steuerzahler für die Kosten eines gescheiterten, teuren Projektes aufkommen muss.

## 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

### a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Besten Dank für die Möglichkeit, weitere Bemerkungen anbringen zu können. Wir möchten insbesondere auf drei Punkte hinweisen:

1. Erstaunt nehmen wir zur Kenntnis, dass die Vernehmlassungsvorlage erstellt wurde, bevor CST die in 2016 genannten Bedingungen nachweislich erfüllen konnte. Eine weitere Ausarbeitung eines Bundesgesetzes sollte unseres Erachtens erst erfolgen, wenn CST die erforderlichen Nachweise erbracht hat.
2. Gemäss Bericht muss CST sowohl realisierbar sein wie auch einen nationalen Nutzen aufweisen. Wir stellen beides in Frage:
  - Wie die unabhängige Überprüfung der Machbarkeitsstudie darlegt, weist CST für die Allgemeinheit nur einen leicht positiven Nutzen auf. Ergänzend ist festzuhalten, dass CST punktuelle Verbindungen anbietet, was in keiner Weise einen «nationalen Nutzen» darstellt. Zudem kann die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses – insbesondere auf der West-Ost – Achse – bereits heute mit einer Verlagerung der Verkehre auf die Schiene umgesetzt werden. Investitionen von 33 Milliarden stehen in keinem Verhältnis zum punktuellen Nutzen.
  - Tunnelbauten sowie die Gewährleistung eines sicheren, unterirdischen Betriebes sind äusserst anspruchsvoll und kostspielig. Wir bezweifeln, dass CST eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Das Risiko, dass das Projekt nicht realisiert wird oder nur kurze Zeit operativ betrieben wird, ist hoch.
3. Wir erachten es als zwingend, sicherzustellen, dass das Aktionariat von CST mehrheitlich aus Schweizer Firmen besteht. Damit würde die Unterstützung des Projektes durch Schweizer Unternehmen verdeutlicht und das Risiko vermindert, von ausländischen Grossinvestoren als «Versuchskaninchen» missbraucht zu werden.

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

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger  
Direktor VöV



Mirjam Bütler  
Vizedirektorin VöV



**Per E-Mail**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Bern, 17. Juni 2019

T +41 31 320 22 69  
andrea.vauclair@vkg.ch

**Stellungnahme der Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen (VKG) zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie die Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen (VKG) eingeladen, zur vorgenannten Angelegenheit Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns in den Kreis der Anhörungsadressaten aufgenommen haben.

Die Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen (VKG) koordiniert und unterstützt als Dachverband die Tätigkeiten der Kantonalen Gebäudeversicherungen (KGV). Sie konsolidiert hierfür die Interessen der Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen, des Interkantonalen Rückversicherungsverbandes, der Präventionsstiftung der Kantonalen Gebäudeversicherungen und des Schweizerischen Pools für Erdbebendeckung.

Nach eingehender Prüfung der zugestellten Unterlagen können wir Ihnen mitteilen, dass wir mit der Regelung einer neuen Gütertransportform auf Basis des Projekts von Cargo sous terrain (CST) grundsätzlich einverstanden sind. Dennoch möchten wir die Gelegenheit nutzen und einige inhaltliche Punkte detailliert aufführen, die aus unserer Sicht eine besondere Berücksichtigung erfordern.

Im Namen der Kantonalen Gebäudeversicherungen nehmen wir zu den im Fragekatalog gestellten Fragen wie folgt Stellung:

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

Aufgrund des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur werden aus verständlichen Gründen immer neue Wege gesucht, um Waren effizienter transportieren zu können. Technische Neuerungen und Innovationen, die in



dieser Hinsicht zu Effizienzverbesserungen führen, erachten wir daher als begrüssenswert. Ob es neben den vom Bund bereits unterstützten Neuerungen und anderen Innovationen Bedarf für einen unterirdischen Gütertransport besteht, können wir jedoch nicht beurteilen.

**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?**

Dass es für die Errichtung und den Betrieb einer unterirdischen kantonsübergreifenden Gütertransportanlage und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen ein einheitliches Verfahren braucht, erscheint als nachvollziehbar und richtig. Nur so kann ein flüssiger Prozess zur Planung und Genehmigung eines solchen Projektes sichergestellt werden. Eine koordinierende Stelle zwischen den Kantonen ist daher sicherlich erforderlich.

Die genaue Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen geht für uns jedoch aus dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage und den darin enthaltenen Artikeln zu wenig deutlich hervor. Wir sind der Auffassung, dass die Kompetenzen und deren Verteilung bereits auf Gesetzesstufe definiert und festgelegt werden sollten, dies nicht zuletzt auch deshalb, um spätere Unklarheiten und Diskussionen zu vermeiden.

**Wir beantragen daher, die Kompetenzverteilung bereits auf Gesetzesstufe klar zu regeln.**

Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung sieht ausserdem vor, dass das Plangenehmigungsverfahren diejenigen Anlagen betrifft, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen. Dies darf jedoch nicht bedeuten, dass für Anlagen gemäss dieser Definition nur noch der Bund zuständig sein soll und die diese Anlagen betreffenden Bewilligungen nur durch den Bund erteilt werden können. Speziell in Bezug auf Gebäude und deren Sicherheit sollten die Kompetenzen bei den kantonalen und eventuell kommunalen Stellen verbleiben. So sollten es auch in Zukunft die Kantonalen Brandschutzbehörden sein, welche die nach dem Stand der Brandschutztechnik nötigen baulichen, technischen und betrieblichen Massnahmen zum Schutze von Personen und Sachen vor den Gefahren von Bränden und Explosionen anordnen können. Bei Bränden, Explosionen, Naturereignissen, Einstürzen oder Unfällen im Zusammenhang mit Gebäuden ist es denn auch schlussendlich die örtlich zuständige Feuerwehr die zuständig und für die Einsätze verantwortlich ist. **Wir beantragen deshalb, dass speziell im Bereich des Brandschutzes keine Kompetenzverschiebung an den Bund stattfinden darf.**



**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)?**

Wie dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage entnommen werden kann, strebt die CST nicht nach finanzieller Unterstützung durch den Bund. Sie will ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt sein. Insofern entspricht es der Sachlogik, dass von Seiten Bund keine finanzielle Unterstützung erfolgt. Mit dieser Zielsetzung der Vorlage sind wir daher einverstanden. Hinsichtlich der Zielsetzung im Zusammenhang mit dem Plangenehmigungsverfahren verweisen wir auf die von uns zur Frage 2 gemachten Ausführungen.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Vorgesehen ist ein unterirdischer Gütertransport, der durch mehrere Kantone führt. Es muss ausgeschlossen werden, dass nicht verschiedene unterirdische Gütertransportsysteme parallel zueinander verlaufen. Ist der Bedarf der Wirtschaft vorhanden, macht es Sinn, wenn die Streckenführung ausgebaut werden kann. Weitere Kantone und Regionen sollten daher ins Netz aufgenommen werden können. Mit einem allgemeingültigen Gesetz sind wir daher einverstanden.

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

Mangels Betroffenheit verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Frage.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Wir sind der Auffassung, dass die Kompetenzverteilung klar zugunsten der Kantone ausfallen sollte und der Bund einzig für die Errichtung und den Betrieb der technischen Anlage zuständig sein sollte. Wie bereits zur Frage 2 ausgeführt, sollten sämtliche Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen bereits auf Gesetzesstufe klar definiert und festgelegt werden. Wir gehen davon aus, dass alles andere denn auch mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden wäre.

Die unterirdische Gütertransportanlage ist so zu betreiben, dass ein sicherer und reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang geben wir



zu bedenken, dass bei unterirdischen Einsätzen infolge Feuer, Explosion, etc. von einer erhöhten Komplexität auszugehen ist. Es ist damit zu rechnen, dass nur speziell geschulte und entsprechend ausgerüstete Einsatzkräfte für solche Einsätze eingesetzt werden können. Solch spezielle Einsatzkräfte werden oft – wenn nicht in aller Regel – durch Leistungsverträgen eingebunden. Um mehr Gewicht zu erhalten sollten solche Leistungsverträge bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. Sämtliche Vorgaben hinsichtlich Ausbildung, Schutzausrüstung, Kosten, etc. sollten ebenfalls bereits auf Gesetzesstufe festgelegt werden.

Auch weitere Grundsätze sollten nach unserem Dafürhalten zwingend bereits auf Gesetzesstufe festgelegt und verankert werden. Konkret denken wir dabei an folgende Grundsätze:

- **Versicherungspflicht**

Soweit es um Gebäude im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen sein, dies im Unterschied zur SBB und dem für sie geltenden Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (BGSB; SR 742.31). Weil es sich hier um ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt handelt, ist die Unterwerfung unter die Versicherungspflicht als logische Konsequenz zu betrachten. Als positive Folge davon würden dann auch die Vorschriften sowohl bezüglich des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten. **Wir regen deshalb an, einen Artikel im Gesetz aufzunehmen mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen sind den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen".**

- **Zuständigkeit der Einsätze der Wehrdienste**

Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrenvorsorge zu betreiben. Wir sind deshalb der Überzeugung, dass sich die Betreiberinnen im Rahmen der sich aus dem unterirdischen Gütertransport ergebenden Gefahren an den Sicherheitskosten zumindest beteiligen, bzw. diese für sich zu übernehmen haben. Ein entsprechender Grundsatz muss daher bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. **Wir plädieren deshalb für die Aufnahme eines Artikels mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in dem Masse, in dem die Wehrdienste Leistungen**





**für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen erbringen. Sie treffen den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung, um Ereignisse auf und in den Anlagen bewältigen zu können. Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung".**

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

Muss der Betrieb der unterirdischen Gütertransportanlage endgültig eingestellt werden, sind die Anlagen gemäss dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage auf Kosten der Eigentümerin oder des Eigentümers zu entfernen. Zur Frage, ob für solche Rückbauten allfällige Sicherheiten verlangt werden sollten, äussern wir uns mangels Betroffenheit nicht. Für uns von Interesse sind viel mehr jene Schäden, die im Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb und Rückbau solcher Anlagen an Gebäuden entstehen, wie z.B. Schäden an Gebäuden in der Oberfläche während den unterirdischen Bohrarbeiten. Die Gebäudeversicherungen werden in solchen Fällen vorleistungspflichtig. **Wir beantragen deshalb, einen Artikel mit folgendem Wortlaut aufzunehmen: "Für Schäden an Gebäuden infolge Bau, Betrieb oder Rückbau unterirdischen Gütertransportanlagen haben die Betreiberinnen finanzielle Sicherheiten zu leisten".**

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zu den Inhalten der Vorlage.

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

Abgesehen der in dieser Stellungnahme bereits erwähnten Themen, sind keine weiteren zu erkennen, die unserer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt worden wären.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und stehen Ihnen bei allfälligen Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

  
Alain Rossier  
Direktor

  
Andrea Vauclair  
Juristin

Per Email an  
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 3. Juni 2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

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

Der VCS Schweiz begrüsst die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives, klimafreundliches Gütertransportsystem. Unter der zwingenden Bedingung, dass der Gütertransport in CST einen deutlich geringeren Energieverbrauch ausweist, sehen wir darin die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes und damit nachhaltigeres System zu verlagern. Als Ergänzung zur Schiene könnte so ein zweites umweltschonendes Gütertransportsystem entstehen. CST sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung der Güter, die Feinverteilung effizienter vorzunehmen und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung betrachten wir als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr. Auf diese Weise kann CST eine Chance bieten, um als energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken.

Unsere Zustimmung zu CST gilt nur unter der Voraussetzung, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das vorliegende Konzept ist eine begrüssenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es nicht bindend. Es ist daher von zentraler Wichtigkeit, dass strenge Umwelt-Vorgaben gemacht werden, um sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden müssen.

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlagen in den Bereichen Plangenehmigungsverfahren, Sachplan und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen einverstanden. Es ist einleuchtend, dass der Bund den Bau und Betrieb der Anlage von CST nicht finanziell unterstützt, zumal CST keine finanzielle Unterstützung anstrebt. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, die Rolle der Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde wahrzunehmen. Dennoch sehen wir den absoluten Ausschluss einer finanziellen Beteiligung kritisch.

Wird ein aufwändiges Bauwerk wie CST erstellt, so muss auch der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu erbauen, und diese im Fall eines Konkurses still zu legen oder zurück zu bauen. Der VCS fordert aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht, sondern einen Weiterbetrieb durch den Bund oder ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen ermöglichen würde. Allenfalls wäre zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht der Infrastruktur zukommen würde, falls CST den Betrieb einstellen und die Anlage veräussern würde.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung? Im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja

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

Ja

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja

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

Siehe Ausführungen zu Punkt 3

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Der VCS begrüsst insbesondere die Schaffung des Art. 9 Abs. 2 wonach der Bundesrat Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen kann, insbesondere zum Schutz der Umwelt (u.a.).

Der VCS befürwortet CST unter der Voraussetzung, dass die Anlage einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das Konzept, wie es heute vorliegt, ist allerdings weder vollständig ausgereift noch bindend. Wir sehen das Risiko, dass CST viele ihrer jetzigen Versprechen in Bezug auf die Nachhaltigkeit brechen kann, wenn die Anlage einmal errichtet ist. Es ist daher wichtig, dass Garantien für deren Einhaltung geschaffen werden. Insbesondere:

- Die Umweltbilanz von CST hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab, mit welchem das System betrieben wird. Heute versprechen die Projektanden von CST, das ganze System ausschliesslich mit Ökostrom zu betreiben. Der Ökostrom müsste nachweislich aus erneuerbaren Energiequellen stammen (Zertifizierung), eine andere Stromquelle würde die Ökobilanz deutlich verschlechtern.
- Das City-Logistik-Konzept muss konkretisiert werden. CST verspricht, durch die Bündelung der Güter und die Auslieferung in Elektrotransportern, die City Logistik zu verbessern. Dies soll zu einer Verringerung der Fahrten und zu einer insgesamt besseren Ökobilanz führen. Dieses Ziel begrüssen wir seitens VCS. Jedoch besteht auch hier das Problem, dass nötige Garantien fehlen, da das Konzept weder genügend ausgereift noch bindend ist. CST *muss* aus unserer Sicht zu einer effizienten und ressourcenschonenden Feinverteilung beitragen. Entsprechende Garantien und Kontrollmechanismen müssen geschaffen werden.

Wir erwarten von Seiten des Bundesrats, dass er diese Sicherheiten schafft, indem entsprechende Vorschriften gemäss Art. 9 Abs. 2 erlassen werden.

Wir vertreten zudem die Ansicht, dass für Gütertransportsysteme nicht ein eigener Sachplan zu schaffen ist. Vielmehr sollen sie in den Sachplan Verkehr integriert werden. Dieser Zugang ist dem Bestreben zuträglicher, alle Verkehrsmittel als ein System mit komplementären Teilen zu begreifen.

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

Dem VCS fehlt eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Welche Ziele konkret für den Verkehr gelten, und wie diese erreicht werden sollen, ist zurzeit allerdings völlig offen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung offensichtlich von einem steten Wachstum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern. Vor diesem Hintergrund sind wir der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise die Erhöhung der LSV. Im Rahmen einer Gesamtvision, die aufzeigt wie sich der Energieverbrauch im Verkehr deutlich reduzieren lässt, müssen weitere Massnahmen erarbeitet werden.

Wir erachten es deshalb als zwingend notwendig, dass der Bundesrat eine klare Vision aufstellt für einen nachhaltigen, energieeinsparenden und ressourcenschonenden Verkehr der Zukunft, in Einklang mit den Klimazielen. Bis spätestens 2050 muss die vollständige Dekarbonisierung des Güterverkehrs

erreicht werden. Die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur muss der Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltige, energieeinsparende, ressourcenschonende und effiziente Infrastrukturen dienen, auf keinen Fall der ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs. Wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unterirdischen Gütertransporttunnel geschaffen werden, ist es zudem wichtig, auch die Pflicht zur Bündelung von Funktionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Ruedi Blumer  
Präsident

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

In Anbetracht der beschränkten Landfläche in der Schweiz kann ein unterirdisches Gütertransportsystem durchaus Sinn machen.

**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?**

In Anbetracht, dass dieses unterirdische Gütertransportsystem Kantons Grenzen unterfährt ist eine Koordination durch den Bund sinnvoll.

**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)?**

Wir denken, dass das Projekt eher nicht durch den Bund finanziell unterstützt werden soll. Die Zielsetzung sehen wir als richtig.

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

Dazu haben wir keine dezidierte Meinung.

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

Ja, die Kantone sind mit der Aufgabe der Linienführung zu beauftragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja, die Kantone sind mit der restlichen Kompetenzen zu betrauen.

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

Ja, dies ist notwendig.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Besten Dank und freundliche Grüsse  
Hubert Giger

Präsident VSLF



CH-3003 Bern, WEKO

**Nur per E-Mail (pdf- und word-Version)**

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK

Nur per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)  
Unser Zeichen: 041.1-00004/man/mud  
Bern, 09.07.2019

**041.1-00004: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport – Stellungnahme  
Wettbewerbskommission**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung  
zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport.

Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) nimmt im Vernehmlassungsverfahren  
Stellung zu Entwürfen zu rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb be-  
schränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über  
Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Daher geht die WEKO  
beim Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage nur auf die Fragen ein, welche aus wett-  
bewerbsrechtlicher Sicht relevant sind. Bei der Beurteilung von Gesetzes- oder Verord-  
nungsentwürfen orientiert sich die WEKO am Grundsatz, dass Regulierungen generell wett-  
bewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne  
zwingende Erfordernisse Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen sollten.

## Fragenkatalog

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

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.



2. **Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind.**

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

3. **Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1).**

Die WEKO ist mit den Zielsetzungen der Vorlage einverstanden. Die WEKO begrüsst es insbesondere, dass die Betreiberinnen der Anlagen einen diskriminierungsfreien Zugang zu den angebotenen Transportdienstleistungen gewähren müssen (Diskriminierungsverbot). Ein unterirdisches Gütertransportsystem wie das CST Projekt wird eine einmalige Infrastruktureinrichtung sein und damit ist das Potenzial für Marktbeherrschung gegeben.

Die WEKO begrüsst es ausserdem, dass keine finanzielle Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb von unterirdischen Gütertransportanlagen vorgesehen ist, zumal das CST Projekt gemäss Erläuterndem Bericht zwar einen grossen Nutzen für die Investoren sowie für einzelne Branchen jedoch nur einen leichten Nutzen für die Allgemeinheit verspricht.

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

- a. *Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht grundsätzlich nichts gegen die Schaffung eines Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) und die darin vorgesehenen Rahmenbedingungen für unterirdische Gütertransportanlagen einzuwenden.

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

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

- c. *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone/Gemeinden verbleibt?*

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

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

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

## 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

### Zu Art. 4 UGüTG

Gemäss Gesetzesentwurf müssen die Betreiberinnen der Anlagen den Kunden den diskriminierungsfreien Zugang zu sämtlichen angebotenen Leistungen gewähren (Art. 4 Abs. 1 UGüTG). Die Betreiberinnen haben auch einander den diskriminierungsfreien Anschluss an ihre Anlagen zu gewähren, sofern dies technisch machbar und vertretbar ist (Art. 4 Abs. 2 UGüTG). Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) ist als Regulierungs- und Aufsichtsbehörde vorgesehen. Sie entscheidet bei Streitigkeiten betreffend Gewährung des Zugangs, Zugangsvereinbarungen und Berechnung des Preises. Zudem beaufsichtigt sie die Entwicklung des Marktes im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Behandlung aller Beteiligten und kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten (Art. 4 Abs. 3 bis 6 UGüTG).

Die WEKO möchte hervorheben, dass – wie im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage festgehalten wird (vgl. S. 32 oben) – mit der vorgesehenen Regelung das Kartellgesetz anwendbar bleibt. Bei Art. 4 UGüTG handelt es sich nicht um eine vorbehaltene Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 1 lit. a oder b KG, welche die Anwendbarkeit des Kartellgesetzes im unterirdischen Gütertransport generell ausschliessen würde. Hinsichtlich des Zugangs zu den Transportdienstleistungen und des Anschlusses der Anlagen bleibt das KG anwendbar, soweit das Zugangsrecht, die Modalitäten und die Konditionen sowie deren Vollzug nicht umfassend durch die Spezialvorschriften gewährleistet sind. Darüber hinaus bleibt das KG vollumfänglich anwendbar. Insbesondere mit Blick auf das CST Projekt und das vorgesehene City-Logistik-Angebot können unzulässige Wettbewerbsabreden im Sinne von Art. 5 Abs. 3 oder 4 KG aus heutiger Sicht nicht ausgeschlossen werden. Zudem birgt das unterirdische Gütertransport-System zusammen mit dem vorgesehenen nachgelagerten City-Logistik-Angebot ein künftiges Potenzial zur Marktbeherrschung und damit zu unzulässigen Verhaltensweisen marktbeherrschender Unternehmen im Sinne von Art. 7 KG.

Wir beantragen vor diesem Hintergrund, den letzten Absatz der Erläuterungen zu Art. 4 UGüTG durch die folgenden Ausführungen zu ersetzen:

*«Bei Artikel 4 handelt es sich nicht um eine vorbehaltene Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 KG, welche die generelle Anwendbarkeit des Kartellgesetzes im unterirdischen Gütertransport ausschliessen würde. Hinsichtlich des Zugangs zu den Transportdienstleistungen und des Anschlusses der Anlagen wird das KG nicht anwendbar sein, sofern das Zugangs- bzw. Anschlussrecht, die Modalitäten und die Konditionen sowie deren Vollzug umfassend durch die Spezialvorschriften gewährleistet sind. Für alle übrigen wettbewerbsrechtlich relevanten Bereiche bleibt das KG vollumfänglich anwendbar.»*

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

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Rückfragen stehen Ihnen Frau Nina Keller-Matter ([nina.keller-matter@weko.admin.ch](mailto:nina.keller-matter@weko.admin.ch), 058 463 17 95) und Herr Daniel Müller ([daniel.mueller@weko.admin.ch](mailto:daniel.mueller@weko.admin.ch), 058 466 34 10) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Wettbewerbskommission



Prof. Dr. Andreas Heinemann  
Präsident



Prof. Dr. Patrik Ducrey  
Direktor



**WWF Schweiz**  
Elmar Grosse Ruse  
Hohlstrasse 110  
Postfach  
8010 Zürich

Tel.: +41 44 297 23 57  
Fax: +41 44 297 21 00  
Elmar.GrosseRuse@wwf.ch  
www.wwf.ch  
Spenden: PC 80-470-3

Bundesamt für Verkehr

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 1. Juli 2019

**Vernehmlassungsantwort des WWF Schweiz zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (Cargo sous Terrain)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar. Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüssen

Kathrin Schlup  
Leiterin Transformational Programs

Elmar Grosse Ruse  
Projektleiter Klima & Energie



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

Wir begrüssen die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives Gütertransportsystem. Unter der Bedingung, dass der Gütertransport in CST einen deutlich geringeren Energieverbrauch und eine insgesamt bessere Ökobilanz als vergleichbare Transportsysteme ausweist, sehen wir darin die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes und damit nachhaltigeres System zu verlagern. Als Ergänzung zur Schiene könnte so ein zweites umweltschonendes Gütertransportsystem entstehen. CST sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung der Güter, die Feinverteilung effizienter vorzunehmen und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung betrachten wir als positiven Innovationsschritt im Güterverkehr. Auf diese Weise kann CST eine Chance bieten um als energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken.

Unsere Zustimmung zu CST gilt unter der Voraussetzung, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen deutlich geringeren Energieverbrauch und eine insgesamt bessere Ökobilanz als vergleichbare Transportsysteme ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Zum Nachweis dieser komparativen Vorteile ist zwingend eine unabhängig erstellte, umfassende Ökobilanz (Life-cycle-analysis) vorzulegen.

Das vorliegende Konzept ist eine begrüssenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es nicht bindend. Es ist daher von zentraler Wichtigkeit, dass Vorgaben gemacht werden, um sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden müssen.

2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Ja

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlagen in den Bereichen Plangenehmigungsverfahren, Sachplan und Nutzung des bestehenden rechtlichen Rahmens einverstanden. Es ist einleuchtend, dass der Bund den Bau und Betrieb der Anlage von CST nicht finanziell unterstützt, zumal CST keine finanzielle Unterstützung anstrebt. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, die Rolle der Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde wahrzunehmen. Dennoch sehen wir den absoluten Ausschluss einer finanziellen Beteiligung kritisch.

Wird ein aufwändiges Bauwerk wie CST erstellt, so muss auch der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist hochgradig ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu erbauen, und diese im Fall eines Konkurses still zu legen oder zurück zu bauen. Wir fordern aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht, sondern einen Weiterbetrieb durch den Bund oder ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen ermöglichen würde. Allenfalls wäre zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht der Infrastruktur zukommen würde, falls CST den Betrieb einstellen und die Anlage veräussern würde.

4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung? Im Speziellen:
  - a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?



Ja

- b. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linieneinführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?

Ja

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

Ja

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

Siehe Ausführungen zu Punkt 3

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Wir begrüssen insbesondere die Schaffung des Art. 9 Abs. 2 wonach der Bundesrat Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen kann, insbesondere zum Schutz der Umwelt (u.a.).

Das Konzept, wie es heute vorliegt, ist weder vollständig ausgereift noch bindend. Wir sehen das Risiko, dass CST viele ihrer jetzigen Versprechen in Bezug auf die Nachhaltigkeit nicht einhält, ist die Anlage einmal errichtet. Es ist daher wichtig, dass Garantien geschaffen werden. Insbesondere:

- Die Umweltbilanz von CST hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab, mit welchem das System betrieben wird. Heute versprechen die Projektanten von CST, das ganze System ausschliesslich mit Ökostrom zu betreiben. Hierbei muss es sich ausschliesslich um zertifizierten Ökostrom (naturemade star) handeln.
- Das City-Logistik-Konzept muss konkretisiert werden. CST verspricht, durch die Bündelung der Güter und die Auslieferung in Elektrotransportern, die City Logistik zu verbessern. Dies soll zu einer Verringerung der Fahrten und zu einer insgesamt besseren Ökobilanz führen. Dieses Ziel begrüssen wir. Jedoch besteht auch hier das Problem, dass nötige Garantien fehlen, da das Konzept weder genügend ausgereift noch bindend ist. CST muss aus unserer Sicht zu einer effizienten und ressourcenschonenden Feinverteilung beitragen. Entsprechende Garantien und Kontrollmechanismen müssen geschaffen werden.

Wir erwarten von Seiten des Bundesrats, dass er diese Sicherheiten schafft, indem entsprechende Vorschriften gemäss Art. 9 Abs. 2 erlassen werden.

Wir vertreten zudem die Ansicht, dass für Gütertransportsysteme nicht ein eigener Sachplan zu schaffen ist. Vielmehr sollen sie in den Sachplan Verkehr integriert werden. Dieser Zugang ist dem Bestreben zuträglicher, alle Verkehrsmittel als ein System mit komplementären Teilen zu begreifen.

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

Uns fehlt eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit de facto, bis spätestens 2050 – eigentlich deutlich früher – vollständig aus den fossilen Energien auszusteigen. Welche Ziele konkret für den Verkehr gelten, und wie diese erreicht werden sollen, ist zurzeit allerdings völlig offen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung offensichtlich von einem steten Wachs-



tum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern. Vor diesem Hintergrund sind wir der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise die Erhöhung der LSVA. Im Rahmen einer Gesamtvision, wie sich der Energieverbrauch im Verkehr deutlich reduzieren lässt, sollten zudem weitere Massnahmen erarbeitet werden.

Wir erachten es deshalb als zwingend notwendig, dass der Bundesrat eine klare Vision aufstellt für einen nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehr der Zukunft, in Einklang mit den Klimazielen. Bis spätestens 2050 muss die vollständige Dekarbonisierung des Güterverkehrs erreicht werden. Die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur soll der Verlagerung des Güterverkehrs auf nachhaltige und effiziente Infrastrukturen dienen, nicht der ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs. Wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unterirdischen Gütertransporttunnel geschaffen werden, ist es zudem wichtig, auch die Pflicht zur Bündelung von Funktionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Erdverlegung von Hochspannungsleitungen. Ausserdem sind allenfalls konkurrierende Nutzungen des Untergrunds zum Zwecke des Umweltschutzes (Geothermie, Carbon Capture and Storage) angemessen zu berücksichtigen.

## 6. Verschiedene

AF Toscano AG	Rätusstrasse 12 7000 Chur <a href="mailto:erich.montalta@toscano.ch">erich.montalta@toscano.ch</a>
ANTRIMON Group AG	Gotthardstrasse 3 5630 Muri <a href="mailto:info@antrimon.com">info@antrimon.com</a>
Basellandschaftliche Gebäudeversicherung	Gräubernstrasse 18 4410 Liestal <a href="mailto:bgv@bgv.ch">bgv@bgv.ch</a>
Basellandschaftliche Kantonalbank	Rheinstrasse 7 4410 Liestal <a href="mailto:info@blkb.ch">info@blkb.ch</a>
bauenschweiz	Weinbergstrasse 55 8006 Zürich <a href="mailto:ehavel@bauenschweiz.ch">ehavel@bauenschweiz.ch</a>
BEDA STEINER AG	Linthstrasse 49 8856 Tuggen <a href="mailto:kontakt@beda-steiner.ch">kontakt@beda-steiner.ch</a>
Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen <a href="mailto:info@bernapark.ch">info@bernapark.ch</a>
BERNINVEST AG	Schönburgstrasse 19 Postfach 3000 Bern 22 <a href="mailto:dejan.dukov@berninvest.ch">dejan.dukov@berninvest.ch</a>
Bischof Transport AG	Im Rietacker 28 9494 Schaan <a href="mailto:bischof@bischof.li">bischof@bischof.li</a>
BKW Energie AG	Viktoriaplatz 2 3013 Bern <a href="mailto:Urs.meister@bkw.ch">Urs.meister@bkw.ch</a>
Bürgergemeinde Boningen	Fulenbacherstrasse 171 4618 Boningen <a href="mailto:otto.jaeggli@bg-boningen.ch">otto.jaeggli@bg-boningen.ch</a>



Bürgergemeinde Wolfwil	Lerchenstrasse 33 4628 Wolfwil
Cargo sous terrain AG	c/o Coop Postfach 2550 4002 Basel <a href="mailto:peter.sutterlueti@cargosousterrain.ch">peter.sutterlueti@cargosousterrain.ch</a>
Cargologic AG	Postfach 8058 Zürich-Flughafen <a href="http://www.cargologic.com">www.cargologic.com</a>
CargoTube AG	Räffelstrasse 25 8045 Zürich <a href="mailto:info@cargotube.ch">info@cargotube.ch</a>
Caroline Fort	Gläserenstrasse 12 8142 Utikon-Waldegg
cemsuisse	Marktgasse 53 3011 Bern <a href="mailto:Info@cemsuisse.ch">Info@cemsuisse.ch</a>
Centre Patronal CP	Route du Lac 2 1094 Paudex Case postale 1215 1001 Lausanne <a href="mailto:info@centrepatronal.ch">info@centrepatronal.ch</a>
CMPH Beteiligungs-AG	Thunstrasse 140 3074 Muri
CMPH Holding AG	Thunstrasse 140 3074 Muri
constructionromande	Rampe du Pont-Rouge 4 1213 Petit-Lancy <a href="mailto:info@constructionromande.ch">info@constructionromande.ch</a>
Credit Suisse AG	Uetilbergstrasse 231 Postfach 8045 Zürich <a href="mailto:andreas.gerber@credit-suisse.com">andreas.gerber@credit-suisse.com</a>

CSD INGENIEURE AG	Hessstrasse 27d 3097 Liebefeld <a href="mailto:bern@csd.ch">bern@csd.ch</a>
ecos	Elisabethenstrasse 22 CH-4051 Basel <a href="mailto:mailbox@ecos.ch">mailbox@ecos.ch</a>
Eidgenössische Zollverwaltung EZV	Monbijoustrasse 40 3003 Bern <a href="mailto:angela.strebel@ezv.admin.ch">angela.strebel@ezv.admin.ch</a>
Einwohnergemeinde Boningen	Gemeindeverwaltung 4618 Boningen <a href="mailto:info@boningen.ch">info@boningen.ch</a>
Einwohnergemeinde Niederbuchsiten	Dorfstrasse 20 4626 Niederbuchsiten <a href="mailto:gemeinde@niederbuchsiten.ch">gemeinde@niederbuchsiten.ch</a>
Einwohnergemeinde Oensingen	Hauptstrasse 2 4702 Oensingen <a href="mailto:gemeindeverwaltung@oensingen.ch">gemeindeverwaltung@oensingen.ch</a>
EMCH AufzügeAG	Fellerstrasse 23 3027 Bern <a href="mailto:info@emch.com">info@emch.com</a>
Espace Management Holding AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS	Christoffelgasse 6 3011 Bern <a href="mailto:info@feukos.ch">info@feukos.ch</a>
Flughafen Zürich AG	Postfach 8058 Zürich-Flughafen <a href="http://www.flughafen-zuerich.ch">www.flughafen-zuerich.ch</a>
Gemeindeverwaltung Wolfwil	Hauptstrasse 8 4628 Wolfwil <a href="mailto:gemeindeverwaltung@wolfwil.ch">gemeindeverwaltung@wolfwil.ch</a>
Thomas Germann	Allmendstrasse 3d 3600 Thun

Gilgen Logistics AG	Wongentalstrasse 252 3173 Oberwangen <a href="mailto:info@gilgen.com">info@gilgen.com</a>
Global Infrastructure Basel Foundation GIB	Elisabethenstrasse 22 CH-4051 Basel <a href="mailto:info@gib-foundation.org">info@gib-foundation.org</a>
Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG	Gotthardstrasse 3 5630 Muri <a href="mailto:Info@gotthard3.ch">Info@gotthard3.ch</a>
H2 Energy AG	Boulevard Lilienthal 42 8152 Glattpark
Helvetia Versicherungen	Dufourstrasse 40 9001 St. Gallen <a href="mailto:philipp.gmuer@helvetia.ch">philipp.gmuer@helvetia.ch</a>
IG AirCargo	P.O. Box CH-8058 Zurich Airport <a href="mailto:info@igaircargo.ch">info@igaircargo.ch</a>
IM geha AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
Infra Suisse	Weinbergstrasse 49 Postfach 8042 Zürich <a href="mailto:info@infra-suisse.ch">info@infra-suisse.ch</a>
KBM Pini Group	Rue de Lausanne 39 1950 Sion <a href="mailto:info@kbm-sa.ch">info@kbm-sa.ch</a>
Küffer Reinigungen AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
Kunst und Kultur Bernapark AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
lie. iur. Matthias Gmünder	Bahnhofstrasse 7 9630 Wattwil

LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Spitalgasse 32 3011 Bern <a href="mailto:info@litra.ch">info@litra.ch</a>
Loglay AG	Räffelstrasse 25 8045 Zürich <a href="mailto:INFO@LOGLAY.COM">INFO@LOGLAY.COM</a>
M. ImmoInvest AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
M. WohnInvest AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
M+HU Müller & Co Immobilien	Hübeliweg 17 3074 Muri
Markthalle Bernapark AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
Mettler2Invest AG	Schönbüelpark 10 CH-9016 St. Gallen <a href="mailto:info@mettler2invest.ch">info@mettler2invest.ch</a>
Mobilitätszentrum Bernapark AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
MONITRON AG	Rynächtstrasse 13 6460 Altdorf <a href="mailto:altdorf@monitron.ch">altdorf@monitron.ch</a>
MS Direct AG	Fürstenlandstrasse 35 9001 St Gallen <a href="mailto:contact@ms-direct.ch">contact@ms-direct.ch</a>
Müller & Müller Immobilien AG	Rubigenstrasse 35 3123 Belp
Müller Hans-Ulrich	Hübeliweg 17 3074 Muri
Müller Michèle	Melchenbühlweg 137b 3006 Bern
Müller Philipp	Thunstrasse 140 3074 Muri

Nidwaldner Kantonalbank	Stansstaderstrasse 54 6370 Stans <a href="mailto:info@nkb.ch">info@nkb.ch</a>
Obwaldner Kantonalbank	Rütistrasse 8 6061 Sarnen <a href="mailto:info@owkb.ch">info@owkb.ch</a>
Panalpina	Viaduktstrasse 42 P.O. Box 4002 Basel
Pini Swiss	Bederstrasse 66 8002 Zürich <a href="mailto:zurich@piniswiss.com">zurich@piniswiss.com</a>
PostCom	Monbijoustrasse 51A 3003 Bern
Pöyry Schweiz AG	Herostrasse 12 Postfach 8048 Zürich <a href="mailto:info.ch@poyry.com">info.ch@poyry.com</a>
Preisüberwachung PUE	Einsteinstrasse 2 3003 Bern
Rhenus Alpina AG	Wiesendamm 4 • Postfach 4019 Basel <a href="mailto:info@ch.rhenus.com">info@ch.rhenus.com</a>
Rhyner Logistik	Binzring 11 8045 Zürich
Rikscha Taxi Schweiz AG	Wabemstrasse 41 3007 Bern <a href="mailto:info@r1kschataxl.ch">info@r1kschataxl.ch</a>
Schlossberg Thun AG	Schlossberg 2 3600 Thun
Schweizer Geologen Verband	Dornacherstrasse 29 4500 Solothurn

Schweizerische Energie-Stiftung SES	Sihlquai 67 8005 Zürich <a href="mailto:info@energiestiftung.ch">info@energiestiftung.ch</a>
Schweizerische Mobiliar	Bundesgasse 35 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@mobiliar.ch">info@mobiliar.ch</a>
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen	Effingerstrasse 1 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:usic@usic.ch">usic@usic.ch</a>
Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfaches SVGW	Grütlistrasse 44 Postfach 2110 8027 Zürich <a href="mailto:info@svgw.ch">info@svgw.ch</a>
Schwendimann AG	Dammweg 53 3053 Münchenbuchsee <a href="mailto:info@schwendimann.ch">info@schwendimann.ch</a>
Stadt Bern	Junkerngasse 47 Postfach 3000 Bern <a href="mailto:stadtkanzlei@bern.ch">stadtkanzlei@bern.ch</a>
Stadt Gossau	Bahnhofstrasse 25 9201 Gossau <a href="mailto:toni.inauen@stadtgossau.ch">toni.inauen@stadtgossau.ch</a>
Straub AG	Masanserstrasse 17 7000 Chur
Swiss Automotive Group SAG	Sinslerstrasse 65 6330 Cham <a href="mailto:info@sag-ag.ch">info@sag-ag.ch</a>
Swiss Tunnelling Society STS	Trockenloostrasse 21 Postfach 8105 Regensdorf-Watt
Swisscleantech	Reitergasse 11 8004 Zürich

Swisscom AG	Alte Tiefenaustrasse 6 3050 Bern <a href="mailto:stefan.nuenlist@swisscom.com">stefan.nuenlist@swisscom.com</a>
Umweltfreisinnige St.Gallen UFS	Lehnstrasse 32c 9014 St.Gallen
Vaudolse Investment Solutions AG	Schönburgstrasse 19 Postfach 3000 Bern <a href="mailto:info@vaudoiseinvest.ch">info@vaudoiseinvest.ch</a>
Verband des Schweizerischen Versandhandels VSV	Bahnhofplatz 1 3011 Bern <a href="mailto:info@vsv.ch">info@vsv.ch</a>
Verband KEP+Mail Bern	Thunstrasse 17 Postfach 343 3000 Bern <a href="mailto:position@kepmail.ch">position@kepmail.ch</a>
Verband Schweizer Gemüseproduzenten	Belpstrasse 26 Postfach 3001 Bern <a href="mailto:info@gemuese.ch">info@gemuese.ch</a>
Verband Schweizerischer Kantonalbanken VSKB	Wallstrasse 8 Postfach 4002 Basel <a href="mailto:vskb@vskb.ch">vskb@vskb.ch</a>
Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG	Kanzelstrasse 6 4622 Egerkingen
Werk14 AG	Fabrikstrasse 14 3455 Grünen <a href="mailto:info@werk14.ch">info@werk14.ch</a>
Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG	Bernstrasse 1 3066 Stettlen
Zibatra Logistik AG	Industriestrasse West 24 4613 Ridcenbach/SO <a href="mailto:info@zibatra.ch">info@zibatra.ch</a>

Zingg Transporte AG	Maienbrunnenstrasse 16 8908 Medingen <a href="mailto:info@zingg-transporte.ch">info@zingg-transporte.ch</a>
Zürcher Handelskammer ZHK	Löwenstrasse 11 Postfach 8021 Zürich <a href="mailto:direktion@zhk.ch">direktion@zhk.ch</a>
Zürcher Kantonalbank	Bahnhofstrasse 9 Postfach 8001 Zürich
ZV Regionale Wasserversorgung Gäu (RWVG)	Dorfstrasse 32 4625 Oberbuchsitzen
ZV Wasserversorgung Untergäu (ZVWVU)	Lochmatte 35 4624 Härkingen





**AF TOSCANO**



Datum  
24. Juni 2019

Kontaktpersonen  
Erich Montalta, CEO  
Tel. +41 81 255 19 60  
erich.montalta@toscano.ch

Roman Cadalbert, CFO  
Tel. +41 81 255 19 63  
roman.cadalbert@toscano.ch

AF TOSCANO AG, Rätusstrasse 12, CH-7000 Chur

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern

## **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Als Ingenieurunternehmung, die weltweit an innovativen Lösungen für die sich stellenden Herausforderungen arbeitet, sind wir deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.



Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90% der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

Freundliche Grüsse

AF TOSCANO AG



Erich Montalita  
CEO / Mitglied des Verwaltungsrats



Roman Cadalbert

CFO / Mitglied der Geschäftsleitung

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantons- grenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden.

Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:  
a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

**ANTRIMON Group AG**

Gotthardstrasse 3 | 5630 Muri AG | Switzerland  
Tel +41 58 330 26 00 | Fax +41 58 330 26 07  
info@antrimon.com | [www.antrimon.com](http://www.antrimon.com)



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

<b>GS / UVEK</b>
- 3. JULI 2019
Nr.

Muri, 28. Juni 2019

**Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

**Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und

bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.



## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche

Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

#### **Art. 5**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 6**

##### **Abs. 1**

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

#### **Antrag 2**

##### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

**Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

**Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

**Antrag 3**

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup>(...)

<sup>3</sup>Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.



## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss

CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

#### **Antrag 7**

##### **Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

## **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

## **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

### **Antrag 8**

#### **Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

## **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

### **Antrag 9**

#### **Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**ANTRIMON Group AG**  
Gotthardstrasse 3 | 5630 Muri AG | Switzerland  
Tel +41 58 330 26 00 | Fax +41 58 330 26 07  
info@antrimon.com | [www.antrimon.com](http://www.antrimon.com)

*moving forward*  
**antrimon**  
●●●● *group*

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Freundliche Grüsse

ANTRIMON Group AG

  
Stefan Schimon, CEO



Gräubernstrasse 18  
4410 Liestal  
+41 61 927 11 11  
bgv@bgv.ch  
www.bgv.ch

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Datum: 20. Juni 2019

Kontaktstelle: Geschäftsleitung  
Kontaktperson: Sven Cattelan

E-Mail: [sven.cattelan@bgv.ch](mailto:sven.cattelan@bgv.ch)  
Tel. direkt: 061 927 12 42

## **Stellungnahme der Basellandschaftlichen Gebäudeversicherung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf indirektem Wege haben wir erfahren, dass eine Vernehmlassung zu oben erwähnter Angelegenheit am Laufen ist. Wir haben ein grosses Interesse daran, uns zum vorgeschlagenen Gesetzesentwurf äussern zu können.

Nach eingehender Prüfung der Vernehmlassungsunterlagen teilen wir Ihnen mit, dass wir mit der Regelung einer neuen Gütertransportform auf Basis des Projekts von Cargo sous terrain (CST) grundsätzlich einverstanden sind. Dennoch möchten wir die Gelegenheit nutzen und einige inhaltliche Punkte detailliert aufführen, die aus unserer Sicht eine besondere Berücksichtigung erfordern.

Nach unserem Dafürhalten müssen gewisse Grundsätze zwingend bereits auf Gesetzesstufe festgelegt und verankert werden. Konkret denken wir dabei an folgende Grundsätze:

### **1. Versicherungspflicht**

Soweit es um Gebäude im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen sein, dies im Unterschied zur SBB und dem für sie geltenden Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (BGSB; SR 742.31). CST ist ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt. Die Unterwerfung unter die Versicherungspflicht ist für uns daher als logische Konsequenz zu betrachten. Als positive Folge davon würden denn auch die Vorschriften sowohl bezüglich des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten. **Wir regen deshalb an, einen Artikel im Gesetz aufzunehmen mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen sind den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen".**



## 2. Zuständigkeit der Einsätze der Wehrdienste

Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrenvorsorge zu betreiben. Wir sind deshalb der Überzeugung, dass sich die Betreiberinnen im Rahmen der sich aus dem unterirdischen Gütertransport ergebenden Gefahren an den Sicherheitskosten zumindest beteiligen, bzw. diese für sich zu übernehmen haben. Ein entsprechender Grundsatz muss daher bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. **Wir plädieren deshalb für die Aufnahme eines Artikels mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in dem Masse, in dem die Wehrdienste Leistungen für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen erbringen. Sie treffen den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung, um Ereignisse auf und in den Anlagen bewältigen zu können. Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung".**

Zudem sind aus Sicht der Basellandschaftlichen Gebäudeversicherung folgende weitere Anpassungen respektive Präzisierungen anzustreben:

### Art. 2 Geltungsbereich

<sup>1</sup> Das Gesetz gilt für:

- die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen sowie die übrigen betriebsnotwendigen Installationen (Anlagen); und
- die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Es gilt nicht für **Lagergebäude** und den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz.

### Erläuterung:

*Lagergebäude sind gemäss den vom zuständigen Organ der Interkantonalen Vereinbarung zum Abbau Technischer Handelshemmnisse (IVTH) für die ganze Schweiz als verbindlich erklärten VKF-Brandschutzvorschriften zu beurteilen.*

*Die Korrektur ist auch notwendig, damit bezüglich Art. 24 Abs. 1 Klarheit herrscht und Lagergebäude respektive der Lagerteil von kombinierten «Lager- und Umschlagsanlagen» dem kantonalen Recht unterstehen.*

### Art. 9 Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit

<sup>1</sup> Die Anlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes, dem **Schutz vor Naturgefahren** und der dem **Stand der Sicherheitstechnik** Sicherheit sowie gemäss den anerkannten Regeln der Technik zu bauen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern.

### Erläuterung:

*Im Gegensatz zu üblichen Bahn- und Strassentunnels befinden sich diese Anlagen vollständig unterhalb der Oberfläche. Aus diesem Grund sind zwingend Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren, insbesondere Überschwemmung in Folge Hochwasser oder Oberflächenabfluss, notwendig.*





*Für derart komplexe Betriebe sollten die Anforderungen, bezüglich des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes, dem Stand der Sicherheitstechnik entsprechen. Diese sind im vergleichbaren Standard oder in Anlehnung an jene der Bahn- und Strassentunnel zu konzipieren.*

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann erlässt Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen, insbesondere zur technischen Kompatibilität, zum Schutz der Mitarbeitenden, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Umwelt.

*Erläuterung:*

*Die Aufsicht hat permanent durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zu erfolgen und dieses kann bei Bedarf erweiterte Massnahmen verlangen.*

**Art. 26 Verantwortlichkeit und Sorgfaltspflicht**

Die Unternehmen sind für den sicheren Bau und Betrieb der Anlagen und den sicheren Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich. Namentlich müssen sie die Anlagen und Fahrzeuge so betreiben, unterhalten und erneuern, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist. Sie betreiben dazu eine Betriebsfeuerwehr, welche über die für den Einsatz in der unterirdischen Transport- und Schachtanlagen notwendigen Fahrzeuge und Mittel verfügt.

*Erläuterung:*

*Das öffentliche Feuerwehrwesen verfügt nicht über die entsprechenden Fahrzeuge und Mittel, welche für Einsatz in den unterirdischen Transport- und Schachtanlagen erforderlich sind.*

**Art. 30 Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Dritte**

<sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Anlagen des Unternehmens durch Anlagen oder Tätigkeiten Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Unternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so entscheidet das BAV auf Antrag des Unternehmens und nach Anhörung der Beteiligten über die zu treffenden Massnahmen. Bis zu diesem Entscheid ist alles zu unterlassen, was die Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge beeinträchtigen könnte. In besonders dringlichen Fällen kann das Unternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.

*Erläuterung:*

*Da es in solchen «besonders dringlichen» Fällen zwangsläufig zu Eingriffen in die Eigentums-garantie (Art. 26 BV) kommt, müssen entsprechende Massnahmen durch staatliche Organe angeordnet werden. Dabei kann bei solch «besonders dringlichen Fällen» davon ausgegangen werden, dass Polizei- und Rettungskräfte vor Ort sind und diese über die notwendigen Rechtsgrundlagen verfügen, um die notwendigen Massnahmen anzuordnen.*

Des Weiteren muss für die Intervention der Notfalldienste eine Gesetzesgrundlage, analog WVEV (Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze auf Eisenbahnanlagen), geschaffen werden. Für die Einsatzkräfte sind die Zufahrten, Bewegungs- und Stellflächen zu gewährleisten.



Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Argumente sowie Anpassungs- respektive Präzisierungsvorschläge berücksichtigen könnten.

Freundliche Grüsse

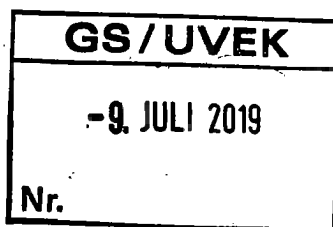
Sven Cattelan  
CEO

Silvan Koch  
CFO / COO

Hauptsitz

Rheinstrasse 7  
4410 Liestal

Telefon 061 925 94 94  
Fax 061 925 95 94  
E-Mail info@blkb.ch  
Internet blkb.ch



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-  
kation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

3. Juli 2019

Daniel Gröli Haber  
+41 61 925 90 81  
daniel.groeli@blkb.ch

## Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Die Basellandschaftliche Kantonalbank (BLKB) ist ein zukunftsorientiertes Finanzinstitut und unterstützt Cargo sous terrain (CST) als Aktionärin insbesondere aufgrund der nachhaltigen Aspekte des Gesamtlogistiksystems. CST ermöglicht die Entlastung der Verkehrswege und die Reduktion der Umweltbelastung, in Kombination mit einer effektiven und pünktlichen Lieferung von Waren. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die immer dichter besiedelte Schweiz einen Mehrwert bringt.

Geme äussern wir uns wie folgt zu den einzelnen Fragen des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage UGüTG:

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wir unterstützen CST mit folgender Begründung:

- CST präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport.
- CST deckt die komplette Wertschöpfungskette eines Gütertransports ab inklusive Konzept für die City-Logistik, die urbane Feinverteilung.
- Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie. Die Region Basel dürfte vor allem im Hinblick auf den EuroAirport und den Rheinhafen profitieren.
- CST ist zum Schienenverkehr komplementär und als Ergänzung zu betrachten. CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren.
- CST ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren.
- CST leistet einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen.

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?

Wir begrüssen das beabsichtigte Vorgehen.

- Mit dem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage wird die benötigte Planungssicherheit für eine erfolgreiche Realisierung dieses Grossprojekts erlangt.
- Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt und schweizweit dieselben Bedingungen gelten. Die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung werden dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt.
- Eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der kantonsübergreifenden Linienführung und der Hubstandorte ist wichtig und ein enger Kontakt mit CST im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens für alle Beteiligte von Vorteil.

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.

- Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass alle relevanten Interessengruppen einbezogen werden und keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen verletzt werden.
- Mit einer gesetzlichen Grundlage über den unterirdischen Gütertransport schafft der Bund eine geeignete gesetzliche Rahmenbedingung und unterstützt damit die Realisierung dieser privatwirtschaftlichen Initiative. Es erscheint uns bei der Schaffung eines solchen Gesetzes sinnvoll, wenn sich der Bund soweit möglich und zulässig an bereits bestehende anwendbare rechtliche Rahmen wie beispielsweise an das Eisenbahngesetz anlehnt.

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

Ja, wir begrüssen die vorgeschlagene Lösung. Ein allgemeingültiges Gesetz schafft eine solide Grundlage und ist bei Bedarf flexibel anwendbar. Wir befürworten zudem die Gewährung eines für alle offenen Zugangs zu den angebotenen Beförderungsdienstleistungen sowie die Komptabilität von potentiellen konkurrierenden Systeme anderer Anbieter.

- b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung mit dem Bund als koordinierende Stelle zwischen den Kantonen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?

Wir sind mit einer klaren Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters einverstanden und befürworten die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Kantone. Erforderliche Bewilligungen seitens Kantone und Gemeinden müssten koordiniert werden. Der frühzeitige Einbezug der betroffenen Kantone sowie eine enge Zusammenarbeit zwischen CST und den Kantonen erscheint uns vital zu sein.

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

Wie ein allfälliger Rückbau aussehen könnte, müsste definiert werden. Art und Umfang der Sicherheiten sollten von Anfang an bekannt sein.

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?  
a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?


Nein.

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

Nein.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



**Beat Röthlisberger**

Leiter Geschäftsbereich Unternehmenskunden



**Daniel Gröli Haber**

Leiter Strukturierte Finanzierungen & Key Account Management

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK

Bundesamt für Verkehr

per Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 5. Juli 2019

### **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

bauenschweiz ist die Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft und vertritt die Interessen von rund 70 Mitgliedorganisationen. Für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns herzlich.

Wir begrüssen den Entscheid des Bundesrates, ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport auf der Basis von Cargo sous terrain (CST) zu erarbeiten, auch wenn Zweifel an der verfassungsmässigen Kompetenz angebracht sind. Das Gesetz bildet eine gute Basis für die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Verkehrssysteme und trägt damit zu einer oberirdischen Entlastung und Verbesserung der Verkehrsleistung insbesondere in den Ballungszentren bei.

Dass sich das UGüTG an bereits bestehenden und etablierten Verfahren orientiert, erachten wir als richtig. Damit die Transportsysteme wirtschaftlich gebaut und betrieben werden können, bedarf es mehr Planungs- und Rechtssicherheit. Anstelle eines sektoriellen Vorgehens erwarten wir einen integralen Ansatz zur optimalen Koordination aller Planungen und Nutzungen, also eine übergeordnete Gesamtkoordination unterirdischer Nutzungen.

Um die Entwicklung der klassischen Verkehrsträger nachhaltig und langfristig sicherzustellen, hatte sich bauenschweiz für die Schaffung des Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) sowie des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eingesetzt. Strassen- und Schienen verzeichnen bereits heute eine hohe Auslastung. Auf gewissen Strecken und zu gewissen Zeiten haben sie ihre Kapazitätsgrenzen bereits erreicht. Es ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird der Personen- und Güterverkehr weiter zunehmen.

Von den Investitionen in die Tunnelanlagen von CST wird der Schweizer Infrastrukturbau unmittelbar profitieren. Über den wirtschaftlichen Nutzen bei der Realisierung hinaus werden vom Projekt CST weitere Wertschöpfungseffekte erwartet. Das Konzept entlastet die Verkehrswege, reduziert die Umweltbelastung und sorgt für die pünktliche Lieferung von Waren. bauenschweiz ist überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

## Fragenkatalog

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

Ja. Angesichts der prognostizierten Entwicklung des Gütervolumen auf Strassen und Schienen sind neue Lösungsansätze wichtig und notwendig. Das Platzangebot auf der Erdoberfläche ist beschränkt, einen Kapazitätsausbau dort zunehmend unmöglich. Globalisierung, technologischer Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden verändern zudem die Anforderungen an den Güterverkehr. Die Transporteinheiten in der Feinverteilung werden kleiner, Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem, wie es von CST entwickelt wurde und wird, kann deshalb ein Beitrag für ein effizientes Verkehrssystem in und später auch zwischen den städtischen Zentren sein.

Zu beachten ist jedoch, dass die grössten Verkehrsproblemen der Schweiz in den Städten und Agglomerationen liegen, zu deren Lösung CST kaum einen Beitrag leistet.

### 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Ja. Der unterirdische Gütertransport gemäss dem Konzept von CST ist ein kantonsübergreifendes System und erfordert demnach ein integrales Vorgehen. Durch ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) auf Bundesebene wird die erforderliche raumplanerische Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und dem Projektanten sichergestellt. Das PGV ermöglicht damit eine koordinierte Entwicklung und eine einheitliche etappenweise Realisierung unterirdischer Gütertransportsysteme, sowie ein schlankes und effizientes Verfahren. Gleichzeitig gewährleistet das PGV eine Wahrung gesamtschweizerischer Interessen, die sorgfältig abzuwägen sind. Begrüssst wird auch der räumliche Geltungsbereich des PGV, der die unterirdische Gütertransportanlage einschliesslich der direkt damit angeschlossenen Anlagen beinhaltet.

bauenschweiz sieht es als eine zentrale Aufgabe des Staates, Rahmenbedingungen zu schaffen, die Innovationen ermöglichen. Er trägt damit zur Standortattraktivität, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes bei. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nimmt der Bundesrat diese Aufgabe wahr. Die Vereinfachung der Genehmigungsprozesse durch ein Plangenehmigungsverfahren ist dabei von zentraler Bedeutung. Damit sich das privatwirtschaftliche Engagement rechnet, ist es entscheidend, dass das Gesetz die dafür nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt.

### 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)?

Teilweise: Dem privatwirtschaftlichen Charakter des Konzepts gilt es jedoch besondere Beachtung zu schenken. Die aufgeführten Zielsetzungen sind nachvollziehbar und im Grundsatz unserer Ansicht nach sinnvoll. Die raumplanerische Einbindung im Sachplan Verkehr trägt zu einer gesamtheitlichen und langfristigen Betrachtung bei. Sie stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Das CST-Konzept besteht nicht nur durch seinen innovativen Charakter, sondern auch durch den Umstand, dass sich CST vollumfänglich über private Investoren finanzieren will. bauenschweiz unterstützt die Absicht des Bundesrates, sich finanziell nicht an CST zu beteiligen.

Darum muss der privatwirtschaftliche Charakter von CST, etwa bei der Abwägung der Interessen, berücksichtigt werden. Ein Hub-Standort beispielsweise, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – unbedingt auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden. Insofern hat es sich von den gesetzlichen Grundlagen zum Bau von Eisenbahnen oder Nationalstrassen zu unterscheiden. Grundsätzlich erachten wir jedoch den Entscheid, sich bei der Ausgestaltung des UGüTG an bestehende, bekannte und etablierte planerischen und gesetzlichen Vorlagen zu halten, als sinnvoll.

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

##### ***a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?***

Ja. Es ist grundsätzlich an den privaten Investoren zu beurteilen, ob das Konzept CST wirtschaftlich betrieben werden kann und ob sie Investition tätigen wollen. Es ist zudem möglich, dass neben CST auch andere Betreiber diskriminierungsfrei Güter im Untergrund transportieren.

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

Analog zum Eisenbahngesetz (EBG) wäre eine Grundlage im Richtplan des Kantons nicht erforderlich, wie dies die Vernehmlassungsvorlage in Art. 6 vorsieht. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung und der Hub-Standorte alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und CST – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will, geht aus dem Gesetzesentwurf (Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) nicht klar hervor. Gemäss unseren Erfahrungen sind parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich effizienter, oder es ist nur das Sachplanverfahren und gestützt darauf das Plangenehmigungsverfahren massgebend.

Die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten müssen im Gesetz klarer definiert werden. Die Gesetzgebung geht in vielen Teilen zu weit, indem diese zusätzlich zum Plangenehmigungsverfahren den Betrieb und die Zugangsbedingungen regelt und damit in den privatwirtschaftlichen Markt eingreift. Viele Bestimmungen bedürfen einer vertieften Abklärung, um eine ordnungspolitisch angemessene Vorlage zu schaffen. Insbesondere ist zu prüfen, in welchen Aspekten noch stärker auf bereits bestehende Rechtsgrundlagen zurückgegriffen werden kann.

##### ***c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?***

Ja. Diese Unterscheidung erachten wir als sinnvoll und klar.

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



Sinnvoller wäre aus unserer Sicht die Verpflichtung der Ersteller und Betreiber, die Anlage so zu bauen und betreiben, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt werden kann. Sicherheiten dürfen auf keinen Fall so ausgestaltet sein, dass sie die Wirtschaftlichkeit des Projekts in Frage stellen. Wenn schon sollten die Kriterien für den Rückbau bereits im Baubewilligungsverfahren festgelegt werden (Rückbaukonzept inkl. Grobkostenschätzung).

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Es steht ausser Frage, dass die öffentlichen Anliegen beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind. Insbesondere gehören ein möglichst sparsamer Flächenkonsum und eine hohe verkehrliche Entlastung an der Oberfläche dazu. Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sind trotzdem so gering wie möglich zu halten. Wir erachten diesbezüglich die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) ein.

Ebenso sind das Enteignungsrecht kritisch zu betrachten und die Begründung des Diskriminierungsverbots: Dieses ist Voraussetzung für die Ausübung des Enteignungsrechts und gleichzeitig soll es verhindern, dass mehrere Parallelsysteme erstellt werden – während die Vernehmlassungsvorlage die Erstellung mehrerer Anlagen zulässt bzw. nicht ausschliesst.

In Art. 10 ist zu ergänzen, dass subsidiär die Bestimmungen nach Art. 18 ff. EBG gelten.

Art. 2, Art. 10 und Art. 24 sind inhaltlich abzustimmen.

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

Die neue Gesetzesgrundlage wird damit begründet, dass der Bund grundsätzlich Innovationen für eine wettbewerbsfähige Schweiz mit günstigen Rahmenbedingungen unterstützt. In diesem Sinne sind auch besonders hohe Anforderungen an die Nachhaltigkeit der unterirdischen Gütertransportsysteme zu stellen. Nur unter dieser Voraussetzung lassen sich die beträchtlichen Eingriffe in den Raum rechtfertigen. Ein nachhaltiger Bau und Betrieb kann auch als USP der Vorhaben gewertet werden und zur Akzeptanz beitragen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**bauenschweiz**



Benjamin Wittwer  
Direktor

## Transporte

Linthstrasse 49 Tel. 055 465 61 11 kontakt@beda-steiner.ch CHE-106.893.716 MWST  
8856 Tuggen Fax 055 465 61 19 www.beda-steiner.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern

Tuggen, 24. Mai 2019

## **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen  
Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das  
Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist  
ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung  
reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb  
überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche  
Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch  
der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen  
von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in  
Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen  
Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit  
oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem  
Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer

problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schieneneverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der

Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen

werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

#### **4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender.

Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.



Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

#### *Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

Freundliche Grüsse



René Steiner

Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive

**Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG**

Bernstrasse 1 CH - 3066 Stettlen Switzerland Phone + 41 31 932 60 00  
www.bernapark.ch info@bernapark.ch CHE-102.548.031 MWST

Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.



## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

§ Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.


Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Berna Industrie- und Dienstleistungspark AG**

  
Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident

  
Ivo Sonderegger  
Geschäftsführer

# Berninvest

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

**BERNINVEST AG**  
Schönburgstrasse 19  
Postfach  
3000 Bern 22  
Telefon +41 31 818 55 55  
info@berninvest.ch  
www.berninvest.ch

Bern, 04. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Als Fondsleitung und Investor stützen wir uns auf die Stellungnahme der Cargo sous terrain.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit

# Berninvest

avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.



# Berninvest

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen

# Berninvest

einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

# Berninvest

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt,

# Berninvest

die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder

# Berninvest

sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

# Berninvest

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

# Berninvest

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

# Berninvest

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

## Antrag 3

### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

## Antrag 4

### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu



# Berninvest

begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

## Antrag 5

### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

## Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmelddienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

# Berninvest

## Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

### Antrag 6

#### Art. 10 Plangenehmigung

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

## Art. 11 bis 13

Keine Bemerkungen.

## Art. 14

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

## Art. 15 bis 21

Keine Bemerkungen.

## Art. 22

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht

# Berninvest

nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### Art. 26 bis 42


Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

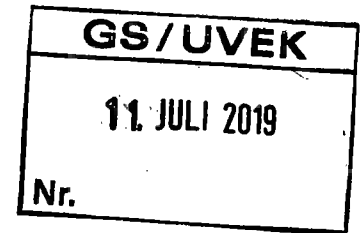
**BERNINVEST AG**



Nunzio Lo Chiatto  
Vorsitzender der  
Geschäftsleitung



Dejan Dukov  
Leiter Finanzen &  
Administration



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 3. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie. Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, Paletten basierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück

Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Es ist wichtig, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

  
BISCHOF TRANSPORT AG  
Im Rietacker 28  
FL-9494 Schaan  
Tel. +423 232 35 52 Fax DW 57  
EMAIL: management.sennys@bischof-transporte.com

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig. CST hat das Potenzial, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Es entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Ja. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Die 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist. Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut.

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

Ja. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen. Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 26. Juni 2019

### **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport äussern zu dürfen.

Die BKW ist Aktionärin der Cargo sous terrain AG und unterstützt deren Stellungnahme. Die BKW ist überzeugt, dass Cargo sous terrain (CST) einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. CST bietet das Potenzial die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und effizienter zu transportieren, die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten.

Die BKW begrüsst insbesondere, dass der Bund die unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt und dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Nachfolgend möchten wir gerne auf ein paar aus unserer Sicht besonders relevante Punkte hinweisen:

- **Klarere Definition der Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten:** Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren

grundsätzlich für effizienter und zielführender. Die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten müssen klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- **Varianten für Linienführung und Hub-Standorte sind zu begrenzen:** Die Bestimmung gemäss Artikel 8, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können, erachten wir als problematisch. Dies führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist. Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen.
- **Rückbaupflicht weder sinnvoll noch möglich:** Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt, oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar. Art und Umfang der Sicherheiten müssen klar definiert sein, da sie Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei der weiteren Behandlung des Geschäfts bedanken wir uns im Voraus und stehen Ihnen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BKW Energie AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Urs Meister'.

Dr. Urs Meister  
Leiter Markets & Regulation

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pia Guggenbühl'.

Pia Guggenbühl  
Head Public Affairs



B Ü R G E R G E M E I N D E  
4 6 1 8 B O N I N G E N



Otto Jäggi  
Bürgergemeindepräsident

Fulenbacherstrasse 171  
4618 Boningen

Tel. 062 216 52 25  
otto.jaeggi@bg-boningen.ch

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Mail:  
finanzierung@bav.admin.ch

Boningen, 19. Juni 2019

## Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport



Sehr geehrte Damen und Herren

Bis am 10. Juli 2019 läuft die Vernehmlassung über den Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Weil die Zweckverbände Wasserversorgung Untergäu deren Mitglied die Bürgergemeinde Boningen ist (ZVWVU) und Wasserversorgung Gäu (ZV Gäu) vom auslösenden Projekt dieses Gesetzesentwurfes direkt betroffen sind, nehmen wir dazu Stellung.

Der ZVWVU und der ZV Gäu sind öffentlich-rechtliche Körperschaften nach solothurnischem Gemeindegesetz. Die beiden Zweckverbände sind für die Wasserversorgungen im Gebiet östlich von Oensingen bis westlich von Rickenbach/SC mit über 20'000 Einwohnern zuständig. Dafür werden in der Ebene dieser Region Grundwasserpumpwerke betrieben. Diese Grundwasserfassungen liegen im Perimeter des von der Firma Cargo Sous Terrain AG (CST AG) geplanten unterirdischen Gütertransportsystems. Aus dem Grundwasserstrom im Dünnergäu versorgen sich neben den genannten Gemeinden alle übrigen Gemeinden von Oensingen I Kestenholz bis Olten. Insgesamt werden über 50'000 Einwohner aus diesem Grundwasservorkommen versorgt.

Zum Fragenkatalog der Vernehmlassungsvorlage nehmen wir wie folgt Stellung:

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

Grundsätzlich sind Möglichkeiten für den Gütertransport in der Schweiz zu suchen. Ob die Lösung das Konzept von CST ist, wagen wir auf Grund der vorhandenen Informationen zu bezweifeln.





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?

- Wir stellen fest, dass in der Schweiz eine Raumplanung für den Untergrund fehlt. Der unterirdische Raum wird je länger je mehr genutzt. Daher kommt es notgedrungen zu Konflikten.
- Mit diesem Gesetz soll ein allgemein gültiges Gesetz für den unterirdischen Gütertransport erlassen werden. Im ganzen erläuternden Bericht wird ständig Bezug auf das konkrete Projekt der CST AG Bezug genommen. Im Endeffekt liegt ein massgeschneiderter Entwurf für ein Bundesgesetz für das Projekt der CST AG vor aber kein allgemein gültiges Gesetz.
- Die beiden Zweckverbände erachten es nicht als zielführend, wenn für den unterirdischen Gütertransport ein Spezialgesetz erlassen wird. Sie verlangen, dass zuerst eine Raumplanung für den Untergrund erarbeitet wird, in der aufgezeigt wird, wo ein unterirdisches Gütertransportsystem möglich ist, und wo es aufgrund von Schutzinteressen nicht zulässig ist. Selbstverständlich ist eine Raumplanung für den Untergrund nicht allein für den unterirdischen Gütertransport sondern auch die anderen Nutzungen wie Heizung, Kühlung und die weiteren möglichen Nutzungen zu erlassen.

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlichen Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?

Bevor die im Punkt 2 aufgeführten Vorgaben nicht erfüllt und umgesetzt werden, kann kein Einverständnis unsererseits für ein solches Projekt gegeben werden.

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

a. **Sind Sie einverstanden mit einem allgemein gültigen Gesetz?**

Die Bemerkungen im Punkt 2 müssen Teil einer Grundlage für ein allgemein gültiges Gesetz sein.

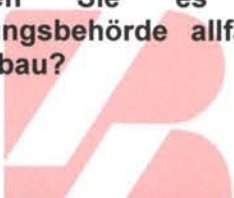
b. **Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden.

c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone I Gemeinden verbleibt?**

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden.

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





Das Verlangen von Sicherheiten sind nicht nur für den Rückbau zu verlangen sondern auch für den Betrieb (ab Beginn der Bauarbeiten) und genügend hoch anzusetzen.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein

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

• Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ist ungenügend und muss daher dringend nachgebessert werden. Der Grundwasserschutz ist im Gesetzesentwurf mit keinem Wort enthalten. Die insgesamt 12 Textzeilen auf Seite 41 der Erläuterungen zu Schutzmassnahmen für das Grundwasser spotten jeder Beschreibung und sind absolut ungenügend. Die in diesen 12 Zeilen widergegebenen Absichtserklärungen der CST AG

reichen nicht aus, um den nötigen Grundwasserschutz zu gewährleisten. Beispielsweise ist die erwähnte Installationstiefe von 20 bis 40 m unter Terrain in unserem Grundwasserträger nicht im felsigen Untergrund, sondern exakt im genutzten Grundwasserbereich.

• Es ist absolut nicht ausreichend, wenn die Firma CST AG erklärt, dass "darauf geachtet wird, dass keine Grundwasserschutzzonen und Grundwasserfassungen betroffen sind". Die Grundwasserfassungen und Schutzzonen sind im vorliegenden Gesetz wirksam zu schützen.

• Die Sicherung vor Abfluss der Grundwasservorkommen aufgrund des Durchfahrens der seitlichen und oder unteren Grundwasserstauer ist nicht im vorliegenden Gesetzesentwurf enthalten. Auch diese Gefahr ist im vorliegenden Gesetz auszuschliessen.

• Ein weiteres Problem, das weder im Gesetzesentwurf noch in den Erläuterungen erwähnt wurde, ist die Erwärmung des Grundwassers durch die Tunnelröhre von CST. In der Tunnelröhre von CST sind über der dreispurigen elektrischen Güterbahn eine mehrspurige elektrische Hängebahn für Pakete und im unteren Teil der Röhre allenfalls auch noch weitere Leitungen zum Beispiel für die Stromübertragung vorgesehen. Alle diese Nutzungen erzeugen Abwärme und der Tunnel der CST wirkt damit wie eine kilometerlange Heizschlange im Untergrund. Diese Abwärme darf keinesfalls das umgebende oder- sofern die Anlagen wirklich tief genug verlegt werden - das darüberliegende Grundwasser aufheizen. Damit wird direkt die mikrobiologische Stabilität und Sicherheit unseres Grundwassers gefährdet. Diese Wirkung muss im ganzen Zuströmbereich der Grundwasserfassungen ausgeschlossen werden. Die Schutzzonen S1 bis S3 sind dafür zu klein dimensioniert. Der Schutz des Grundwassers vor Erwärmung durch ein unterirdisches Gütertransportsystem muss ebenfalls im vorliegenden Gesetz wirksam sichergestellt werden.

**Schlussfolgerungen**

Die Zweckverbände der Wasserversorgungen Gäu und Untergäu lehnen den vorliegenden Entwurf ab. Er berücksichtigt den Schutz des Grundwassers überhaupt nicht und muss daher zwingend mit Bestimmungen für den wirksamen Schutz des Grundwassers ergänzt werden.



B Ü R G E R G E M E I N D E  
4 6 1 8 B O N I N G E N

Insbesondere sind die Anlagen für den unterirdischen Gütertransport wesentlich tiefer zu verlegen als in den Erläuterungen angegeben, da diese Tiefen dem Fassungsbereich der Grundwasserbrunnen im Dünnerngäu entsprechen. Das Grundwasser ist in seinem Bestand bezüglich Menge und Niveau zu schützen und ganz wichtig es darf keinesfalls durch die Anlagen der CST AG oder eines anderen unterirdischen Transportsystems erwärmt werden.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Bürgergemeinde Boningen**



Otto Jäggi  
Bürgergemeindepräsident



Andrea Wyss  
Bürgersreiberin



■ VERWALTUNG ■ FORST ■ WASSER

Urs Räber  
Bürgergemeindepräsident  
Lerchenstrasse 33  
4628 Wolfwil



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Bundesamt für Verkehr

CH-3003 Bern

[info@bav.admin.ch](mailto:info@bav.admin.ch)

Wolfwil, 30.04.2019

## **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen  
Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das  
Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist  
ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung  
reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb  
überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum



Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schieneneverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der

Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen

werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

#### **4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender.

Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

#### *Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

Präs. Bürgergemeinde  
Urs Räber  
Lerchenstrasse 33  
4628 Wolfwil





---

**Cargo sous terrain AG, c/o Coop, 4002 Basel**

---

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 9. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz

---

<b>Cargo sous terrain AG</b>	<b>Peter Sutterlüti</b>	<b>c/o Coop</b>	<b>peter.sutterluetli@cargosousterrain.ch</b>
www.cargosousterrain.ch	Präsident u. Delegierter des Verwaltungsrates	Postfach 2550 4002 Basel	Telefon +41 31 357 38 57 Mobile +41 79 300 06 79

---

stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienenverkehr die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber



geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten. Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn

Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz. Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen

und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.



Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

### Antrag 7

#### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

#### Art. 23

Keine Bemerkungen.

#### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

### Antrag 8

#### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

#### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann.

Gemäss den Erläuterungen zu diesem Artikel entspricht Art. 25 UGüTG dem Art. 19 SebG. Das Seilbahngesetz enthält jedoch keine Regelung betreffend Sicherheitsleistungen. Der Verweis auf Art. 49 Finanzhaushaltsverordnung ist ebenfalls nicht stichhaltig. Gemäss dieser Bestimmung müssen Sicherstellungen zugunsten des Bundes der Höhe des finanziellen Risikos des Bundes entsprechen. Da der unterirdische Gütertransport privat finanziert wird und auch die erforderlichen Anlagen im Privateigentum sind, fehlt ein legitimer Grund zur Verankerung einer gesetzlichen Verpflichtung zu Sicherheitsleistungen. Wir beantragen deshalb, Art. 25 Abs. 2 zu streichen.

Falls die Bestimmung beibehalten wird, so fordern wir, dass die Sicherheiten spätestens mit der Plangenehmigung festzulegen sind. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Das BAV kann entsprechende Sicherheiten verlangen.~~

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

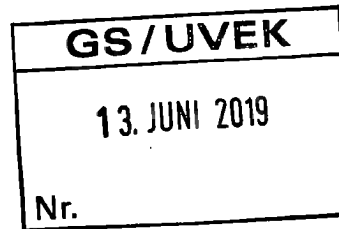
Cargo sous terrain AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sutterlütli".

Peter Sutterlütli  
Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Daniel Wiener".

Daniel Wiener  
Mitglied des Verwaltungsrates



Cargologic AG · Postfach · CH-8058 Zürich-Flughafen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Cargologic AG  
Postfach  
CH-8058 Zürich-Flughafen

Telefon: +41 58 858 95 05  
Internet: [www.cargologic.com](http://www.cargologic.com)

Basel, 12. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz

stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber

geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung

nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.



- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungspereimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

## Antrag 3

### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

## Antrag 4

### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

## **Antrag 5**

### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

## **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

## **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

## **Antrag 6**

### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

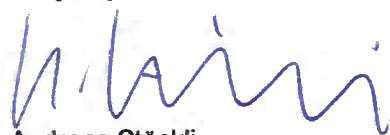
Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Cargologic AG



Andreas Stöckli  
Präsident des Verwaltungsrates



Peter Widmer  
Mitglied des Verwaltungsrates



CargoTube AG | Räffelstrasse 25 | 8045 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

**GS / UVEK**

**- 9. JULI 2019**

Nr.

Zürich, 08. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGTG)  
Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die punktlche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grsse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – ber den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz

stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des relevanten LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. CST ungefähr das Wachstum im Strassengüterverkehr auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind geringer: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene heute nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport vielmehr die Möglichkeit, auch kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen im Hauptlauf zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von

einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperrimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:



### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls drohen eine Planungsunsicherheit und ggf. ein erheblicher Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### Antrag 5

##### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldeleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

#### Antrag 7

##### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

##### Art. 23

Keine Bemerkungen.

##### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

#### Antrag 8

##### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

##### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Loglay AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Y. Körber".

Yvette M. Körber, Managing Partner

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "S.E. Jacobsen".

Dr. Sven-Erik Jacobsen, Managing Partner

Caroline Forte  
Gläserenstrasse 12  
8142 Utikon-Waldegg

<b>GS / UVEK</b>
<b>- 3. JULI 2019</b>
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Utikon-Waldegg, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussere mich gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Ich bin deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehe ich davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte; die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse

daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, bin ich überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Ich begrüsse das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**



Ich bin mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus meiner Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Ich teile die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesse ich mich der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine voll- auf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ich unterstütze die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Ich teile die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachte ich es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen ging ich von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Ich halte parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ich kann das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Ich schlage deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für mich, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass CST Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Ich erlaube mir aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es mir wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne meiner Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Ich bin überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Ich schlage deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Ich spreche mich für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlage ich folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für mich ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfol-

gen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Ich gehe davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Ich weise darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantrage ich die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss meines Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach meiner Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Ich erachte eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus meiner Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanla-

gen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Ich verweise ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Ich beantrage folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Ich verweise auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint mir eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.



## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach meiner Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Ich schlage vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Ich schlage vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchte ich noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Ich danke Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung meiner Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



Caroline Forte

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

10. Juli 2019

**Stellungnahme: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Vom 3. April bis 10. Juli 2019 führt Ihr Departement eine Vernehmlassung zum Entwurf des neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) durch. Wir erlauben uns, im Folgenden dazu Stellung zu nehmen.

**Das Projekt «Cargo sous terrain» (CST) stellt insgesamt einen fortschrittlichen Ansatz zur Bewältigung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens dar: Es ist privatwirtschaftlich initiiert, innovativ und bringt wertvolle Impulse in den Bereichen Verkehrspolitik, Raumpolitik und Infrastrukturentwicklung mit sich. cemsuisse begrüsst es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Projekts mit geeigneten Rahmenbedingungen unterstützen will und befürwortet in diesem Sinne die Schaffung des UGüTG. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren ist eine zentrale Voraussetzung, damit CST weiterverfolgt werden kann.**

**Verlässlichkeit der Transportinfrastruktur verbessern**

Wie der Bundesrat im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage richtig feststellt, besteht im Gütertransport eine hohe Marktdynamik. Die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre hat dazu geführt, dass die jährliche Transportleistung des Güterverkehrs in der Schweiz mittlerweile über 27 Mrd. Tonnenkilometer beträgt. Diese Leistung muss durch die Infrastruktur gewährleistet werden können. Dies sind rund 10 Prozent mehr als noch im Jahr 2000. Im Binnenverkehr wird der überwiegende Teil dieser Leistung auf der Strasse erbracht - gemäss Angaben des Bundesamts für Statistik waren es im Jahr 2017 etwa 75%.

Die Verlässlichkeit des Strassentransports hat mit der steigenden Anzahl Staustunden in den letzten Jahren jedoch stetig abgenommen. Besonders entlang der Ost-West-Achse, wo gemäss Bundesamt für Statistik zwischen den Kantonen Solothurn, Aargau und Zürich die

grössten Warenströme verlaufen, hat sich dieses Problem bis heute stark akzentuiert. Die Verkehrsüberlastung auf den betroffenen Nationalstrassen und in den Agglomerationen beschränkt sich nicht mehr auf die beiden Tagesspitzen, sondern zeigt sich auch zunehmend im restlichen Tagesverlauf. Tritt das vom Bundesamt für Raumentwicklung prognostizierte Verkehrswachstum bis 2040 tatsächlich ein, wird sich das Problem noch einmal deutlich verschärfen. Leistungsfähige Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung, um Abhilfe zu schaffen und im Sinne des Wirtschaftsstandorts auch in Zukunft einen effizienten Gütertransport zu ermöglichen.

Die Aufgabe der Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen ist heute fest in den Händen des Staates. Die Schweiz verfügt dank dem Bahninfrastruktur- sowie dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds über öffentliche Mittel zur Erfüllung dieser Aufgabe. Die Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene und auf der Strasse haben sich in den letzten Jahren jedoch trotzdem verschlechtert. Auf der Strasse hat der Stau die Verlässlichkeit des Transports deutlich reduziert. Auf der Schiene wird der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr weiterhin systematisch benachteiligt. Die jüngst vom Parlament verabschiedeten Ausbauvorhaben vermögen diese Situation nur geringfügig zu verbessern, da die Umsetzungsgeschwindigkeit gering ist und die Bedürfnisse des Güterverkehrs in den Planungsprozessen eine untergeordnete Rolle spielten. Für die Wirtschaft und für die Attraktivität des Standorts Schweiz ist dies insgesamt nachteilig. Der Staat hat es über die letzten Jahre versäumt, eine kohärente und wirksam spürbare Güterverkehrspolitik zu betreiben.

### **Innovationen und privates Engagement ermöglichen**

In seiner aktuellen Form ist CST aus verschiedenen Blickwinkeln interessant: Das Projekt wählt einen progressiven Ansatz, der die Innovationskraft der Schweizer Wirtschaft unterstreicht. Es betrifft einen wirtschaftlich und gesellschaftlich wichtigen Bereich, der sonst von einer stagnierenden Entwicklung und sich verschlechternden Rahmenbedingungen geprägt ist. Damit setzt das Projekt Impulse für die gesamte Güterverkehrspolitik und könnte helfen, diese wieder stärker zu dynamisieren. Die bereits an gewissen Orten entfachte Debatte über zukunftsfähige Transportsysteme ist ein Indiz dafür. Des Weiteren ist das Projekt grossmehrheitlich vom privaten Sektor getragen. So ist grundsätzlich sichergestellt, dass die vorgesehenen Investitionen betriebswirtschaftlich sinnvoll sind und in einem effizienten, nachfragegerechten System münden. Letztlich verfolgt der Bund mit dem UGÜTG einen neuen und interessanten regulatorischen Ansatz, der diese privaten Investitionen erleichtern soll. Gerade im Bereich der Infrastrukturentwicklung könnte dies für andere Private und beispielsweise auch für institutionelle Anleger ein vielversprechender Präzedenzfall sein. Allenfalls könnten auf diese Weise in anderen Bereichen weitere Opportunitäten mit volkswirtschaftlichem Mehrwert geschaffen werden.

### **Fazit**

Aus der Sicht von cemsuisse bietet das Projekt CST viele Chancen und sollte weiterverfolgt werden. Es dynamisiert allem voran die Güterverkehrspolitik und schafft neue Perspektiven für privatwirtschaftliche Infrastrukturinvestitionen. Der Bund soll mit einem UGÜTG auf der planerischen Ebene die nötigen Voraussetzungen schaffen.



Marktgasse 53, 3011 Bern  
Telefon 031 327 97 97, Fax 031 327 97 70  
E-Mail: [info@cemsuisse.ch](mailto:info@cemsuisse.ch)  
Internet: [www.cemsuisse.ch](http://www.cemsuisse.ch)

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

cemsuisse

Dr. Stefan Vannoni  
Direktor

Dr. Martin Tschan  
Leiter Umwelt, Technik, Wissenschaft

Office fédéral des transports

3003 Berne

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Paudex, le 26 juin 2019

## **Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM) – Cargo sous terrain (CST)**

### **Réponse à la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 3 avril 2019 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle, à l'adresse indiquée ci-dessus.

Nous précisons que nous avons intégré nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation, au point 4. de la présente.

### **1. Objet de la consultation**

#### **1.1 Le projet « Cargo sous terrain » (CST)**

Le projet « Cargo sous terrain » (CST) a été initié et organisé par le secteur privé (entreprises suisses de logistique, de transport et de commerce de détail). Il consiste en un nouveau système pour le transport flexible de marchandises de petite taille, qui relierait, sous terre, les principaux centres logistiques et urbains de notre pays. Une nouvelle desserte fine de marchandises, au moyen en particulier de véhicules électriques, serait organisée à partir des centres urbains reliés par le système.

Ce concept prévoit un tunnel à trois voies, opérationnel toute l'année et 24 heures sur 24. Au niveau des plateformes (« hubs »), les marchandises en palettes et en conteneurs pourraient être chargées et déchargées de manière entièrement automatique, par l'intermédiaire de puits équipés d'ascenseurs. Dans la mesure du possible, CST prévoit d'aménager les hubs dans des zones industrielles et logistiques existantes. Les installations de transport de marchandises seraient aménagées à une profondeur d'au moins 20 mètres et auraient un diamètre de 6 mètres.

CST prévoit un aménagement progressif au niveau suisse. Le premier tronçon serait mis en service en 2030 - soit d'ici dix ans – et coûterait environ 3,4 milliards de francs. Ce tronçon relierait Zurich à Härkingen/Niederbipp (centre logistique, dans le canton de Soleure). L'aménagement complet devrait être achevé en 2050 et table sur un axe Est-Ouest (St-Gall – Zurich – Härkingen – Berne – Lausanne – Genève).

## 1.2 Le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)

L'objectif du nouveau projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), soumis à la présente consultation, consiste à créer des conditions cadres juridiques en vue de la construction et de l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises entre cantons, ainsi que de l'exploitation de véhicules dans ces installations.

Une procédure uniforme d'approbation des plans de droit fédéral (PAP) est prévue à cet effet. En ce sens, le futur acte normatif s'inspire autant que possible de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF), ce qui présente l'avantage de disposer de réglementations et de procédures en vigueur, qui ont fait leurs preuves.

Nous avons pris bonne note du fait que le projet de loi présenté n'est pas conçu comme une loi spéciale pour le CST, comme c'est le cas pour CFF SA, mais qu'il s'agit d'une loi fédérale générale sur le transport souterrain de marchandises entre cantons. En garantissant que l'exploitant accorde à tous les clients un accès non discriminatoire aux services de transport offerts, les services (de CST) sont ouverts à tous. Par ailleurs, la Confédération n'exclut pas qu'un autre acteur que CST puisse mettre en place un système de transport souterrain de marchandises en Suisse.

## **2. Ligne directrice identique aux conditions à remplir selon la Confédération**

Nous soutenons les six conditions suivantes, fixées fin novembre 2016 par le Conseil fédéral (voir point 1.4.3, page 12, du rapport explicatif) par rapport au projet CST :

- a) L'association CST sera transformée en société anonyme (SA).
- b) CST démontre que le système est soutenu par les acteurs suisses clés de la logistique et du transport et démontre comment ces deux branches économiques doivent être progressivement réorganisées dans le cadre de la mise en œuvre du projet CST.
- c) Les responsables de CST s'engagent de manière contraignante à fournir à la nouvelle CST SA les moyens financiers nécessaires à l'étude de projet et à l'obtention de l'autorisation de construire (au moins 100 millions de francs).
- d) Les cantons concernés par le premier tronçon (ZH, AG, SO) acceptent la mise en œuvre de CST et intègrent ce projet dans leur planification régionale des transports.
- e) L'accès au système CST sera non discriminatoire.
- f) La Confédération ne soutient pas financièrement le projet CST.

### 3. Remarques sur le projet de loi et le rapport explicatif de la consultation

Premièrement, nous saluons les propos suivants du Conseil fédéral, en page 6 du rapport explicatif, sous l'intertitre : *La Confédération ne peut ni ne veut intervenir que modérément sur le marché du transport de marchandises.*

*Le marché de la logistique est complexe. La demande de transport est déterminée par des facteurs multiples sur lesquels la politique n'a qu'une influence très limitée. Une intervention fédérale dans ce domaine déséquilibrerait un marché adapté à la demande et n'aurait donc de sens qu'en cas de défaillance du marché (comme c'est le cas pour la RPLP, par exemple).*

*Pour ces raisons, la Confédération ne peut ni ne veut intervenir que modérément sur le marché du transport de marchandises (...).*

Deuxièmement, nous soulignons, tout comme le Conseil fédéral en page 5 du rapport explicatif, que la route demeurera de loin le premier mode de transport marchandises, notamment en volumes transportés, puisque :

*(...) Entre 2010 et 2030, le volume du transport routier de marchandises (poids lourds et véhicules utilitaires légers) passera de 349 à 441 millions de tonnes (+26%) ; la prestation correspondante de transport de marchandises passera de 17 à 21 milliards de tonnes-kilomètres (+23%). Le volume du transport ferroviaire de marchandises (transport par wagons complets, transport combiné non accompagné) passera [quant à lui] de 56 à 72 millions de tonnes (+28%) entre 2010 et 2030 ; les prestations de transport passeront de 9 à 12 milliards de tonnes-kilomètres (+33%) (...).*

En ce sens, nous relevons, en page 11 du rapport explicatif que si la plus grande partie de la demande CST serait transférée de la route (...) *Les modélisations du groupe d'experts indépendants aboutissent à un délestage maximal du trafic de 10% aux heures de pointe. Les engorgements actuels sur la route, que CST entend éliminer par son concept, ne seront pas éliminés. (...).* De ce fait le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) financé par le fonds FORTA doit être poursuivi comme prévu, quel que soit le sort du projet CST.

Troisièmement, nous insistons, tout comme le Conseil fédéral, sur le fait que les cantons concernés doivent donner leur accord à la mise en œuvre du concept CST, parce que la réglementation de l'aménagement du sous-sol relève de la compétence des cantons.

Quatrièmement, nous partageons l'avis du Conseil fédéral selon lequel la combinaison d'une procédure d'approbation des plans (PAP) uniforme de droit fédéral et d'un plan sectoriel pour le transport souterrain de marchandises constitue la meilleure solution possible en vue d'assurer une procédure simple et efficace pour le transport souterrain de marchandises.

Enfin, cinquièmement, nous soutenons la formulation des articles 10, alinéa 6, lettre b et 25, alinéas 1 et 2 du projet de LTSM, articles qui fixent que :

*- L'entreprise [CST] est financièrement viable si elle a les moyens financiers de réaliser le projet de construction à approuver. L'entreprise doit également démontrer de manière plausible comment elle financera l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure.*



- *L'obligation de démanteler s'adresse au propriétaire. Cela est opportun en particulier en surface là où le sol est attrayant, afin de garantir l'engagement de manière durable.*
- *Les garanties qui entrent en considération sont les instruments visés à l'article 49 de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC).*

#### **4. Réponses au catalogue de questions lié à la consultation**

##### **4.1 Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?**

OUI, étant entendu que le Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODESroute) financé par le fonds FORTA doit être poursuivi comme prévu, quel que soit le sort du projet CST, puisque CST ne délésterait que peu la route.

##### **4.2 Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?**

OUI, compte tenu notamment de notre réponse à la question 4.4 b).

##### **4.3 Etes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) ?**

OUI, nous insistons particulièrement sur le fait que la Confédération ne doit pas soutenir financièrement un projet de type CST et qu'elle doit garantir que l'accès à un système de type CST sera non discriminatoire.

##### **4.4 Approuvez-vous la solution proposée ? Plus particulièrement :**

###### **a) *Etes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?***

OUI, notamment parce qu'ainsi la Confédération n'exclut pas qu'un autre acteur que CST puisse mettre en place un système de transport souterrain de marchandises ailleurs, en Suisse.

###### **b) *Etes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?***

OUI, étant entendu que les cantons demeurent souverains en matière de gestion de leur sous-sol.

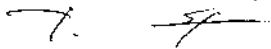
## 5. Conclusions politiques

Compte tenu :

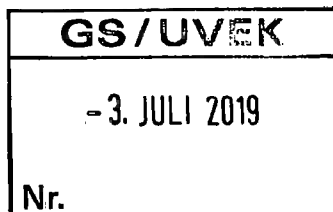
- a) de notre ligne directrice relative à la problématique soumise à consultation;
  - b) de nos remarques sur le projet soumis à consultation;
  - c) de nos réponses au catalogue de questions lié à la consultation ;
- nous soutenons le projet de LTSM et le projet de CST sans soutien financier de la part de la Confédération.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Muri b. Bern, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassenverkehr transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

~~Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.


**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

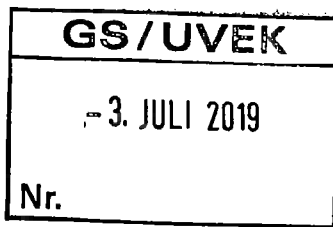
Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse  
**CMPH Beteiligungs-AG**



Caroline Forte  
Verwaltungsratspräsidentin



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Muri b. Bern, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGÜTG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innerer der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

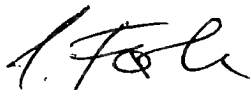
**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse  
**CMPH Holding AG**



Caroline Forte  
Verwaltungsratspräsidentin

DETEC  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Par email :  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Genève, le 8 juillet 2019

---

**Procédure de consultation : loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises**

---

Madame, Monsieur,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) procède actuellement à une consultation sur le projet mentionné en objet. Celui-ci revêtant une importance économique indéniable, constructionromande, association fédérant une dizaine d'associations romandes de branche et d'associations interprofessionnelles cantonales du Gros œuvre, du Second œuvre, des Métiers techniques du bâtiment, des mandataires et des fournisseurs de la construction, a examiné le projet mis en consultation et arrêté sa position.

**constructionromande soutient le projet de loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises.**

S'agissant de l'infrastructure elle-même, il s'agit d'un projet novateur, innovant, et à même d'apporter une contribution avantageuse aux efforts visant à améliorer le transport de marchandises en Suisse, à lutter contre l'engorgement des réseaux tant routiers que ferroviaires, et à améliorer encore le bilan environnemental et climatique des activités économiques du pays.

constructionromande soutient la position détaillée de l'association nationale constructionsuisse, invite le DETEC à s'y référer et à faire siennes les recommandations y contenues.

En parallèle à la position de constructionsuisse, constructionromande invite le lecteur à se référer aux quelques éléments complémentaires rapportés dans le questionnaire de consultation joint à la présente.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien apporter à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

constructionromande

Le Directeur



Nicolas Rufener

Réponses au catalogue de questions par rapport au projet mis en consultation *Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)*

constructionromande soutient la position détaillée de l'association nationale constructionsuisse; les remarques ci-après s'entendent comme compléments aux réponses de constructionsuisse.

1. **Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST) ?**

Oui.

Les infrastructures de transport suisses subissent un engorgement important de certains axes. Une augmentation des capacités routières ou ferroviaires n'étant pas toujours possible, cela a du sens d'explorer le développement d'infrastructures maximisant l'utilité économique tout en minimisant l'impact sur l'aménagement du territoire.

2. **Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux ?**

Oui.

constructionromande soutient une procédure analogue à celle existante pour les infrastructures ferroviaires.

3. **Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1) ?**

Partiellement.

constructionromande approuve l'orientation générale des objectifs. Ceci étant, contrairement aux infrastructures routières et ferroviaires, le CST serait une infrastructure entièrement privée et dont le succès dépend de son adéquation avec les besoins du marché. Il est donc important que les acteurs privés liés au CST soient inclus dans les procédures.

4. **Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1) ? Plus particulièrement :**  
a. **Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale ?**

Oui.

- b. **Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons ?**

**Partiellement :** le CST serait une infrastructure entièrement privée et dont le succès dépend de son adéquation avec les besoins du marché. Il est donc important que les acteurs privés liés au CST soient inclus dans les procédures.

- c. **Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons / des communes ?**

Oui.

- d. Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement ?

*Sans commentaires.*

5. Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation ?

- a. Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet ?

*Sans commentaires.*

- b. À votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte ?

Impact sur la politique des transports :

constructionromande insiste sur un élément qui n'est pas abordé dans le cadre de cette consultation : la « neutralité technologique » du transport de marchandises.

La Suisse connaît à ce jour nombre de mesures qui augmentent artificiellement le coût du transport de marchandises par la route dans le but d'inciter au report modal vers le transport ferroviaire. La redevance RPLP, dont le calcul de la part liée aux coûts externes immatériels (frais liés à la congestion, etc.) est marqué par un fort biais en défaveur du transport routier, est la traduction directe de cette volonté.

Or, le transport routier reste incontournable pour nombre de prestations de transport. constructionromande insiste donc sur la nécessité de garantir que l'entrée en vigueur éventuelle du CST ne donne pas lieu à de nouvelles politiques incitatives en défaveur du transport routier. Le CST étant une infrastructure privée, il y a lieu de privilégier les mécanismes de marché et de laisser l'offre et la demande s'équilibrer sans interférence externe. Tout lien croisé entre la RPLP et le CST est à éviter. constructionromande souligne à ce titre que le CST n'est pas appelé à bénéficier de subventions publiques, contrairement au transport ferroviaire.

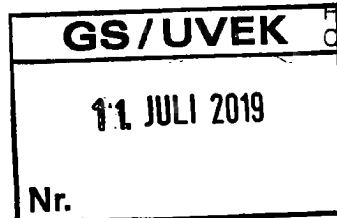
Couverture régionale :

constructionromande prend acte du fait que si le CST devait voir le jour, le premier tronçon se ferait entre Härkingen-Niederbipp et Zurich. constructionromande estime nécessaire que le développement futur du CST se fasse en englobant l'ensemble des régions du pays, des agglomérations et centres économiques. Le CST étant une infrastructure privée, les mécanismes de marché seront ici prépondérants dans les décisions d'investissement. constructionromande encourage cependant les autorités fédérales à faciliter un développement uniforme du CST via les procédures relevant de son ressort (plan sectoriel, etc.).

\*\*\* \*\*

**constructionromande est une association intercantonale fondée en 2016 pour défendre les intérêts de l'industrie romande de la construction. Elle est affiliée à constructionsuisse dont elle diffuse les idées et les valeurs en Suisse romande.**

**constructionromande fédère une dizaine d'associations romandes de branche et d'associations interprofessionnelles cantonales du Gros œuvre, du Second œuvre, des Métiers techniques du bâtiment, des mandataires et des fournisseurs de la construction. Elle constitue de ce fait un interlocuteur privilégié et représentatif auprès des politiciens et des médias pour toutes les questions se rapportant à l'industrie romande de la construction.**



Corporate & Investment Banking  
KMU-Geschäft Schweiz, SGC

Andreas Gerber  
Leiter KMU-Geschäft Schweiz  
+41 (0)44 229 44 36  
andreas.gerber@credit-suisse.com

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

05. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.



Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläutender Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienenverkehr die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und

Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. An demfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungspertimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte

Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetz-  
~~ten~~ ten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

## Antrag 4

### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im gesamten Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.



Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8** Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe

Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

#### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf oberirdische Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## **Antrag 9**

### **Art. 25** Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## **Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

### **Betriebsbewilligung**

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

#### **Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

CREDIT SUISSE AG

Andreas Gerbet  
Leiter KMU-Geschäft der Credit Suisse (Schweiz) AG

CSD INGENIEURE AG  
Hessstrasse 27d  
CH-3097 Liebefeld  
t +41 31 970 35 35  
f +41 31 970 35 36  
e bern@csd.ch  
www.csd.ch

30 NIEDERLASSUNGEN IN DER SCHWEIZ  
DEUTSCHLAND, ITALIEN, BELGIEN, LITAUEN  
ZERTIFIZIERT ISO 9001 UND 14001

**CSDINGENIEURE+**  
VON GRUND AUF DURCHDACHT

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Liebefeld, den 09.07.2019

## **Cargo sous terrain (CST) : Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) wie folgt Stellung:

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.


Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Freundliche Grüsse

**CSD INGENIEURE AG**



Jean-Pascal GENDRE  
*Präsident der Direktion CSD*



Félix SCHMIDT  
*Mitglied der Direktion CSD*





Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

finanzierung@bav.admin.ch

Basel, den 10. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Die folgenden Äusserungen entsprechen der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG, auf die wir auch verweisen.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

#### **Anschrift**

ecos  
Elisabethenstrasse 22  
CH-4051 Basel

#### **Telefon**

+41 61 205 10 10

#### **Telefax**

+41 (0)61 271 10 10

#### **E-Mail**

mailbox@ecos.ch

#### **Persönliche E-Mail-Anschrift**

vorname.name@ecos.ch

#### **Internet**

www.ecos.ch

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten

wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar.

Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekommunikationsanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde

der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisen-

bahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine voll- auf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für

den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

- b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten

Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.



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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

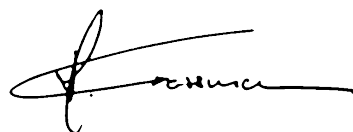
5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?  
a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

Wir verweisen auf die Detailanträge in der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG.

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

Nein.

Mit freundlichen Grüßen  
ecos



Marco Grossmann  
Partner, Mitglied der Geschäftsleitung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben die Unterlagen zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport anlässlich der Eröffnung der Vernehmlassung geprüft. Im Rahmen der Ämterkonsultation wurden wir leider nicht begrüsst.

Bei grenzüberschreitenden Warenbewegungen entsteht die Zollpflicht und die geltenden rechtlichen Vorschriften müssen eingehalten sein. Dies unabhängig davon, ob die Waren überirdisch (auf dem Boden/in der Luft) oder unterirdisch ins Zollgebiet gelangen. Der Zugriff auf die Waren muss daher zur Durchführung von Kontrollen durch die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) gewährleistet sein. Der grenzüberschreitende unterirdische Gütertransport wird nach unserer Auffassung in dieser Vorlage jedoch (noch) nicht thematisiert.

Sofern sich dieses Projekt auch auf den grenzüberschreitenden unterirdischen Gütertransport erstrecken sollte, dürften die Sicherheit und Gesundheit (Daten, Röntgenkontrollen, Transport gefährlicher Güter, keine Unterbrechung der Kühlkette), die verfügbaren personellen Ressourcen (24-Stunden-Betrieb, Vor-Ort-Kontrollen in den Hubs) und der Technologisierungsgrad (elektronischer Informationsaustausch) wichtige Themen werden. Auf der Grundlage des Konzepts kann jedoch bereits davon ausgegangen werden, dass elektronische Daten vorhanden sind; der entsprechende Zugriff muss sichergestellt werden. Da der Verkehr analog dem Schienenverkehr kanalisiert wäre, liessen sich auch die Kontrollorte festlegen; dies sollte unter Einbezug der EZV erfolgen.

Wir bitten Sie daher, die EZV bei den künftigen Arbeiten aktiv miteinzubeziehen. Dadurch können wir die Entwicklungen direkt mitverfolgen und die notwendigen Überlegungen und Schritte rechtzeitig vornehmen.

Besten Dank im Voraus und freundliche Grüsse

**Angela Strebel**

Dipl. Zollexpertin HF, Fachspezialistin

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Eidgenössische Zollverwaltung EZV  
Sektion Nationale und Internationale Geschäfte

Monbijoustrasse 40, 3003 Bern

Tel. +41 58 46 32120

[angela.strebel@ezv.admin.ch](mailto:angela.strebel@ezv.admin.ch)  
[www.ezv.admin.ch](http://www.ezv.admin.ch)



**Einwohnergemeinde  
4618 Boningen**

Gemeindeverwaltung  
Unser Zeichen: gl  
Telefon: 062 216 85 44  
Telefax: 062 216 85 43

finanzierung@bav.admin.ch

Boningen, 02. Juli 2019

**Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen  
Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Bis am 10. Juli 2019 läuft die Vernehmlassung über den Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Die Gemeinde Boningen gehört dem Zweckverband Wasserversorgung Untergäu an ist vom auslösenden Projekt dieses Gesetzentwurfes betroffen. Wir unterstützen die Stellungnahme des Zweckverbandes Untergäu und schliessen uns Ihren Antworten des Fragekataloges an.

Der Gemeinderat hält fest, dass ein wirksamer Schutz des Grundwassers oberste Priorität hat. Unseres Erachtens erfüllt der Entwurf diesen Schutz nicht, weshalb wir ihn ablehnen.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Vorbehalte.

Freundliche Grüsse

EINWOHNERGEMEINDE BONINGEN

Manfred Zimmerli  
Gemeindepräsident

Gabriela Lack  
Gemeindeschreiberin

Beilage: Stellungnahme des ZV Regionale Wasserversorgung Gäu und  
ZV Wasserversorgung Untergäu



**Einwohnergemeinde  
4626 Niederbuchsiten**

Einwohnergemeinderat  
Niederbuchsiten

05. Juli 2019



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Mühlestrasse 6  
3063 Ittigen

633.1 sonstige Transportsysteme

### **Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Bis am 10. Juli 2019 läuft die Vernehmlassung über den Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Gerne nutzen wir die Möglichkeit und nehmen Stellung dazu.

Grundsätzlich stellen wir uns positiv gegenüber der Idee des unterirdischen Gütertransports. Die Anlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Sicherheit zu bauen, zu betreuen, zu unterhalten und zu erneuern. Wir fordern insbesondere folgende drei Punkte zu berücksichtigen:

- 1) Besondere Beachtung ist unserem Grundwassersee von Oensingen bis Olten zu schenken. Wir fordern eine Schutzzone, wie dies auch bei raumplanerischen Aspekten im Richtplan angebracht wird. Hier ist die Bundesgesetzgebung über den Schutz der Gewässer zu beachten und einzuhalten. Mögliche Einflüsse auf die Grundwasserströme sind unbedingt vor Genehmigung der Bauten zu analysieren und eine nachhaltige stabile Wasserversorgung für unsere Region sicherzustellen. Somit sind unterirdische Bauten nur mit Einbezug der Wasserversorger unserer Gemeinden zu planen und umzusetzen.
- 2) Bei überirdischen Bauten und Anlagen ist mit den kommunalen Planungsbehörden rechtzeitig Kontakt aufzunehmen und diesen die Mitsprache bei der Planung der Projekte zonenkonform zu ermöglichen.
- 3) Mit dem Projekt einhergehende Mehrbelastung vom Verkehr in unserer Region ist ein weiteres Thema. Die Verteilung von den Ladestationen zu den Endabnehmern generiert sicherlich eine grosse Mehrbelastung. Vor Mehrbelastung Verkehr ist die Region zu schützen. Wir sind interessiert über Planungen informiert zu werden und auch mitwirken zu können.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen und weitere laufende Informationen von ihrer Seite bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse

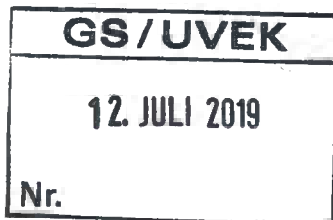
Einwohnergemeinde Niederbuchsiten

  
Markus Zeltner  
Gemeindepräsident

  
Ursula Zeltner-Mischler  
Gemeindeschreiberin



Hauptstrasse 2  
4702 Oensingen  
☎ 062-388 05 00  
☒ 062-388 05 09  
gemeindeverwaltung@oensingen.ch  
www.oensingen.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Oensingen, 08. Juli 2019

## Stellungnahme der Einwohnergemeinde Oensingen zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüßen im Grundsatz die Idee des unterirdischen Gütertransports, der gerade unsere verkehrsbelastete Gemeinde (und Region) langfristig entlasten und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Schweiz leisten kann.

In einem ersten Schritt ist geplant, die Strecke Niederbipp/Härkingen – Zürich zu erstellen. Der geplante Hubstandort in unserer Region könnte zu einem Mehrverkehr führen, dem mit geeigneten flankierenden Massnahmen und finanziellen Beiträgen zu Gunsten der betroffenen Gemeinden begegnet werden muss.

Zu den Vernehmlassungsfragen im Einzelnen:

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

*Ja.*

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?

*Beim Plangenehmigungsverfahren ist den Anliegen der betroffenen Gemeinden frühzeitig ausreichend Mitspracherecht einzuräumen. Die allfälligen Mehrbelastungen sind angemessen auszugleichen und zu entschädigen.*

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlichen Rahmen nutzen) einverstanden (Kap.4.1.1)?

*Ja, der Bund soll sich auf die hoheitliche Funktion beschränken. Da es sich um eine Infrastrukturbauwerke handelt, soll der Bund allerdings die Investorengruppe eng begleiten und mögliche negative Entwicklungen frühzeitig erkennen sowie darauf reagieren.*

4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. .1)?
- a. sind Sie einverstanden mit einem allgemein gültigen Gesetz?  
*Ja*
- b. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt?  
*Ja*
- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?  
*Beim Plangenehmigungsverfahren ist den Anliegen der betroffenen Gemeinden ausreichend Mitspracherecht einzuräumen. Die allfälligen Mehrbelastungen sind angemessen auszugleichen und zu entschädigen.*
- d. Sehen Sie es als notwendig an, dass die Genehmigungsbehörde allfällige Sicherheiten verlangen kann für einen Rückbau?  
*Ja*
5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage? *Ja, siehe erste Abschnitte des Briefes.*
- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen? *Ja, siehe erste Abschnitte des Briefes.*
- b. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?  
*Die Linienführung muss zwingend so gewählt werden, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers, des Ab- oder Zuflusses des Grundwassers und der Grundwasserträger ausgeschlossen werden kann. Zudem ist auch der Nutzen von CST in Bezug auf die Zustelllogistik der letzten Meile mit vielen Fragen behaftet.*

Wir danken bestens für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**GEMEINDERAT OENSINGEN**

Gemeindepräsident

Leiterin Verwaltung



Fabian Gloor



Silvia Jäger

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 9. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie. Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt.



Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Es ist wichtig, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**EMCH Aufzüge AG**



Bernhard Emch  
Geschäftsleiter



## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig. CST hat das Potenzial, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Es entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Ja. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Die 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist. Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen. Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

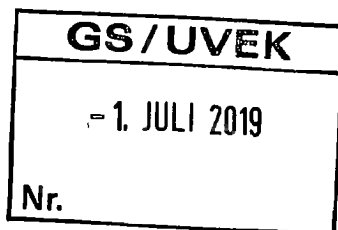
**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzutellung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

§ Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Espace Management Holding AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident



Ivo Sonderegger  
stv. Geschäftsführer



**Per E-Mail**

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Bern, 10. Juni 2019 / SHA

**Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eröffnet. Obwohl wir nicht zum Adressatenkreis gehören, erlauben wir uns im Folgenden zur Vorlage Stellung zu nehmen.

Gerne können wir Ihnen nach Prüfung der zugestellten Unterlagen mitteilen, dass wir mit der vorgeschlagenen Regelung zur Beförderung von Gütern gemäss dem Projekt von Cargo sous terrain (CST) grundsätzlich einverstanden sind. Dennoch möchten wir die Gelegenheit nutzen und einige inhaltliche Punkte detailliert aufführen, die aus Sicht der Feuerwehr Koordination Schweiz eine besondere Berücksichtigung erfordern.

In Koordination mit der Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG) nehmen wir zu den gestellten Fragen wie folgt Stellung:

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

Es obliegt nicht der Feuerwehr Koordination Schweiz, den Bedarf neuer Verkehrs- und/oder Transportformen festzustellen, weshalb wir auf die Beantwortung dieser Frage verzichten.

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?*

Dass es für die Errichtung und den Betrieb einer unterirdischen kantonsübergreifenden Gütertransportanlage und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen ein einheitliches Verfahren braucht, erscheint als nachvollziehbar und richtig. Nur so kann ein flüssiger Prozess zur Planung und Genehmigung eines solchen Projektes sichergestellt werden.



Die genaue Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen geht für uns jedoch aus dem erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage und den darin enthaltenen Artikeln zu wenig deutlich hervor. Wir sind der Auffassung, dass die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sowie deren Zuweisung auf die einzelnen Rechtsträger (Bund, Kantone, Unternehmen) von Beginn weg auf Gesetzesstufe klar zu regeln sind. Nur so lassen sich später positive oder negative Kompetenzkonflikte verhindern oder zumindest minimieren.

Gemäss dem erläuternden Bericht zur Gesetzesvorlage ist vorgesehen, dass das Plangenehmigungsverfahren auch diejenigen Anlagen betrifft, die ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen. Dies darf jedoch nicht bedeuten, dass für Anlagen gemäss dieser Definition nur noch der Bund zuständig ist und die entsprechenden Bewilligungen nur durch den Bund erteilt werden. Speziell in Bezug auf Gebäude und deren Sicherheit sollten die Kompetenzen bei den kantonalen und eventuell kommunalen Stellen verbleiben. So müssen es auch in Zukunft die kantonal zuständigen Behörden sein, welche die nach dem Stand der Brandschutztechnik nötigen baulichen, technischen und betrieblichen Massnahmen zum Schutze von Personen und Sachwerten vor den Gefahren von Bränden und Explosionen anordnen können.

Bei Bränden, Explosionen, Naturereignissen, Einstürzen oder Unfällen im Zusammenhang mit Gebäuden werden die nach kantonalen Regelung zuständigen Einsatzkräfte (örtliche Feuerwehr, Stützpunktfeuerwehr, Polizei, Rettungswesen, Zivilschutz) zur Bewältigung des Ereignisses zum Einsatz kommen.

**Wir beantragen deshalb, dass speziell im Bereich des Brandschutzes keine Kompetenzverschiebung an den Bund stattfinden darf, weil auch die Intervention bei den Kantonen verbleibt.**

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)?*

Es obliegt nicht der Feuerwehr Koordination Schweiz, sich zur Finanzierung des vorgeschlagenen Projekts zu äussern.

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

- a) *Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Aus Sicht der Feuerwehr Koordination Schweiz spricht nichts gegen ein solches Gesetz.

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

Mangels Betroffenheit verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Frage.

- c) *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?*

Wir sind der Auffassung, dass die Kompetenzverteilung klar zugunsten der Kantone ausfallen sollte und der Bund einzig für die Errichtung und den Betrieb der technischen Anlage zuständig sein sollte. Wie bereits zur Frage 2 ausgeführt, sollten sämtliche Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen bereits auf Gesetzesstufe klar definiert und festgelegt werden. Wir gehen davon aus, dass alles andere denn auch mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden wäre.

Die unterirdische Gütertransportanlage ist so zu betreiben, dass ein sicherer und reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang geben wir zu bedenken, dass bei unterirdischen Einsätzen infolge Feuer, Explosion, etc. von einer erhöhten Komplexität auszugehen ist. Es ist damit zu rechnen, dass nur speziell geschulte und entsprechend ausgerüstete Einsatzkräfte für solche Einsätze eingesetzt werden können. Solch spezielle Einsatzkräfte werden oft – wenn nicht in aller Regel – durch Leistungsverträgen eingebunden. Um mehr Gewicht zu erhalten sollte die Pflicht zum Abschluss solcher Leistungsverträge bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. Sämtliche Vorgaben hinsichtlich Ausbildung, Schutzausrüstung, Kosten, etc. sollten ebenfalls bereits auf Gesetzesstufe festgelegt werden. Auch weitere Grundsätze sollten nach unserem Dafürhalten zwingend bereits auf Gesetzesstufe festgelegt und verankert werden. Konkret denken wir dabei an folgende Grundsätze:

- *Versicherungspflicht*

Soweit es um Gebäude im Sinne der kantonalen Gebäudeversicherungsgesetze geht, sollten die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen sein, dies im Unterschied zur SBB und dem für sie geltenden Artikel 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (BGSB; SR 742.31). Weil es sich hier um ein von der Wirtschaft getragenes und selbstfinanziertes Projekt handelt, ist die Unterwerfung unter die Versicherungspflicht als logische Konsequenz zu betrachten. Als positive Folge davon würden dann auch die Vorschriften sowohl bezüglich des Brandschutzes als auch der Elementarschadenprävention gelten. **Wir regen deshalb an, einen Artikel im Gesetz aufzunehmen mit folgendem Wortlaut: "Die Betreiberinnen unterirdischer Gütertransportanlagen sind den Vorschriften der Kantone und Gemeinden über die Versicherungspflicht unterworfen".**

- *Zuständigkeit der Einsätze der Wehrdienste*

Die Kantone sind für den Einsatz der Wehrdienste sowohl in oberirdischen als auch in unterirdischen Anlagen zuständig. Sie treffen die den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Material und Ausrüstung. Die Kantone haben die Wehrdienste zu finanzieren. Sie sind aber nicht verpflichtet, übermässige Gefahrvorsorge zu betreiben. Wir sind deshalb der dezidierten Auffassung, dass die Betreiberinnen für die Sicherheitskosten aufzukommen haben, die sich aus den Gefahren aus dem unterirdischen Gütertransport ergeben. Ein entsprechender Grundsatz muss daher bereits auf Gesetzesstufe verankert werden. **Wir fordern daher die Stipulierung einer Regelung, die folgende Grundsätze enthält:**

- Die Betreiberinnen von unterirdischen Gütertransportanlagen haben die Vorhaltekosten der Ereignisdienste für Einsätze in den dem unterirdischen Transport dienenden Anlagen im Bereich Ausbildung und Material zu finanzieren.
- Sie treffen in Absprache mit den zuständigen Stellen den Risiken angepasste Vorbereitungen bezüglich Personal, Ausbildung, Infrastruktur, Material und Ausrüstung, um Ereignisse auf und in den Anlagen bewältigen zu können.
- Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung.

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

Zur Frage, ob für solche Rückbauten allfällige Sicherheiten verlangt werden sollten, äussern wir uns mangels Betroffenheit nicht. Für uns von Interesse sind viel mehr jene Schäden, die im Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb und Rückbau solcher Anlagen an Gebäuden entstehen, wie z.B. Schäden an Gebäuden Dritter während

den unterirdischen Bohrarbeiten. Die Gebäudeversicherungen werden in solchen Fällen vorleistungspflichtig. Wir beantragen deshalb, zu regeln, dass für Gebäudeschäden infolge Bau, Betrieb oder Rückbau unterirdischen Gütertransportanlagen die Betreiberinnen finanzielle Sicherheiten zu leisten haben.

5. *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

a) *Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Wie haben keine weiteren Bemerkungen zu den Inhalten der Vorlage.

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

Abgesehen der in dieser Stellungnahme bereits erwähnten Themen, sind keine weiteren zu erkennen, die unserer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt worden wären.

Freundliche Grüsse  
**Feuerwehr Koordination Schweiz FKS**



Stefan Häusler  
Generalsekretär

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

Elektronisch an:  
finanzierung@bav.admin.ch

Zürich-Flughafen, 8. Juli 2019

## Entwurf Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Flughafen Zürich ist eine der wichtigsten Drehscheiben des Personen- und Güterverkehrs der Schweiz, ein bedeutendes kommerzielles Zentrum der Region Zürich und somit potenziell wichtiges Glied eines künftigen unterirdischen Gütertransportsystems. Deshalb ist die Flughafen Zürich AG Aktionärin der Cargo sous terrain AG (CST), welche ein Gesamtlogistiksystem entwickelt und auf Basis eines Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport ein Gesuch für die Erstellung und den Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einreichen möchte. Wir erlauben uns daher, uns zum vorliegenden Entwurf zu äussern und bitten Sie um Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anträge.

### Allgemeine Bemerkungen

Der Güterverkehr in der Schweiz wächst kontinuierlich. So geht der Bund in seinem Referenzszenario davon aus, dass die transportierten Gütermengen getrieben von Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2040 um 37% zunehmen<sup>1</sup>. Weiter haben sich die Kundenbedürfnisse in den letzten Jahren verändert. Digitalisierung, ein noch stärkerer Fokus auf Just-in-Time-Lieferungen und das Bedürfnis eines möglichst flexiblen oder raschen Warenerhalts, führen dazu, dass sich der Trend zu kleinteiligeren Lieferungen fortsetzen wird. Mit Cargo Sous Terrain wurde von privaten Stakeholdern und Investoren eine innovative Lösung präsentiert, welche privat und ohne finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand umsetzbar ist. Dass privatfinanzierte Verkehrsinfrastrukturen ein effizientes und qualitativ hochstehendes Produkt bieten und gleichzeitig wirtschaftlich erfolgreich sein können, zeigt gerade auch das Beispiel der Flughafen Zürich AG, welche als private Unternehmung unter den vom Bund festgelegten Rahmenbedingungen ihre Dienstleistungen erfolgreich am Markt erbringt.

Am Flughafen Zürich wird täglich die logistische Versorgung von 110'000 Passagieren, Besuchern und Mitarbeitern sowie von 135 Geschäften und 46 Gastronomiebetrieben sichergestellt. Zudem werden jährlich rund

---

<sup>1</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (2016). ARE: Verkehrsperspektiven 2040.

400'000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Die entsprechenden Zu- und Wegfahrten von Last- und Lieferwagen steigen mit zunehmenden Passagierzahlen und geplanten Infrastrukturen wie «The Circle», was die begrenzten Kapazitäten am Flughafen Zürich unter Druck setzt. CST bietet hinsichtlich dieser Herausforderungen eine attraktive Lösung: Eine dedizierte Flughafenanbindung an das CST Netz ermöglicht eine eigenständige logistische Versorgung bei hoher Verfügbarkeit (24/7, keine Staus, etc.). Mit dem dreispurigen Tunnelsystem besteht ein Zwischenspeicher, welcher die logistische Feinverteilung am Flughafen optimiert. Die landseitige Verkehrsanbindung wird damit entlastet und Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen können im Betrieb reduziert werden.

**Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Absicht des Bundes die nötigen gesetzlichen und raumplanerischen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zu schaffen**, damit eine private Unternehmung eine unterirdische Transportlösung erstellen, betreiben und im Markt anbieten kann. Der vorgeschlagene Entwurf geht dabei in die richtige Richtung. Um die Investitions- und Rechtssicherheit für die Betreiber zu gewährleisten, sind jedoch aus unserer Sicht noch Anpassungen notwendig. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der Bund seine Möglichkeiten im Sachplanverfahren ausschöpft, so dass die Interessen und Anliegen der Kantone bereits im Sachplanverfahren berücksichtigt, koordiniert und abschliessend behandelt werden. Die Richtplanung soll sich im Anschluss darauf beschränken, die Vorgaben des Sachplans stufengerecht umzusetzen. Nur mit einer solchen Konzentration der Entscheide im Sachplan ist sichergestellt, dass das gesamte Projekt inklusive Linienführung, Hubstandorten und Erschliessungsanlagen zum Erfolg geführt werden kann. Entsprechend dem Grundsatz der koordinierten Entscheidungsverfahren muss sichergestellt werden, dass alle Anlagenanteile (inkl. Erschliessung) in einem einzigen Genehmigungs- und gegebenenfalls anschliessenden Rechtsmittelverfahren bewilligt werden. Eine Aufteilung in nationale und kantonale Verfahren schafft zu viele Unsicherheiten hinsichtlich Zeit- und Planungsaufwand sowie hinsichtlich einer ganzheitlichen Umsetzung, was letztlich die Wirtschaftlichkeit des Projekts und damit die privatwirtschaftliche Finanzierung gefährden könnte.

Basierend auf diesen Ausführungen erlauben wir uns im Folgenden einige Kommentare zu den einzelnen Artikeln und erläutern unsere Anpassungsvorschläge:

#### **Art. 2 UGüTG Geltungsbereich**

Gemäss Art. 2 Abs. 2 UGüTG gilt das Gesetz nicht für den Anschluss der Lager- und Umschlagsanlagen an das übrige Verkehrsnetz. Dies führt dazu, dass ein allenfalls notwendiger Ausbau der Zufahrtsstrasse zu einem Hub oder Terminal in einem kantonalen oder kommunalen Verfahren bewilligt werden müsste. Ein solches Vorgehen widerspricht dem koordinierten Entscheidungsverfahren und auch der Umweltschutzgesetzgebung, nach welcher eine gesamtheitliche Betrachtung aller Umweltauswirkungen eines zusammenhängenden Bauvorhabens verlangt wird. Indem die Bewilligungsverfahren für die Anlagen des Gütertransports und die Erschliessungsstrassen zu diesen Anlagen getrennten Zuständigkeiten zugeordnet werden, wird eine gesamtheitliche Betrachtung aller Auswirkungen des Vorhabens verunmöglicht.

Absatz 2 von Art. 2 UGüTG ist daher zu streichen und Abs. 1 lit. a entsprechend zu ergänzen:

#### *Art. 2 Geltungsbereich*

##### *<sup>1</sup> Das Gesetz gilt für*

- a. die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen, einschliesslich deren Anschluss an das übrige Verkehrsnetz, sowie die übrigen betriebsnotwendigen Installationen (Anlagen); und*
- b. die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge.*

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

Gemäss Art. 6 UGüTG bezeichnet der Bund im Sachplan lediglich Räume für die Anlagen, jedoch nicht die konkrete Linienführung. Die Linienführung bedarf gemäss Art. 6 Abs. 2 UGüTG einer Grundlage im Richtplan des Kantons. Erst wenn ein Kanton die Linienführung nicht innert der vom Bundesrat noch festzulegenden Fristen festlegt, kann der Bund die Linienführung im Sachplan festlegen.

Dieses geteilte Verfahren führt nicht nur zu hohen terminlichen Unsicherheiten, sondern schmälert ganz generell die Verlässlichkeit für die Investoren in einem nicht tragbaren Ausmass. Wenn die einzelnen Kantone nach der Festsetzung des Sachplans in jeweils separaten Richtplanverfahren über die genaue Linienführung diskutieren und diese anschliessend festsetzen müssen, bedingt das zusätzlich und nachgelagert zum bereits langen Sachplanverfahren mehrere kantonale Richtplanverfahren und dazugehörige Entscheide. Die Kompetenz des Bundes, die genaue Linienführung bei Säumnis der Kantone selbst festlegen zu können, kann die Unsicherheiten nur geringfügig mildern, da der Bund dazu nur berechtigt, nicht aber verpflichtet wird. Ein Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht der Kantone ist auch aus unserer Sicht wichtig und unbestritten, dieses soll aber im Rahmen des ordentlichen Sachplanverfahrens wahrgenommen werden.

Eine Kaskade von Festlegungen widerspräche dem Sinn und Zweck der Sachplanung und den Grundsätzen des koordinierten Entscheidverfahrens, das mit dem Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren vom 18. Juni 1993 für alle vom Bund zu bewilligenden Infrastrukturen eingeführt wurde und gewährleisten soll, dass mit der Plangenehmigung sämtliche erforderlichen Bewilligungen erteilt werden. Zwar hält nun das UGüTG – im Einklang mit diesem Grundsatz – in Art. 10 Abs. 5 fest, dass keine kantonalen Bewilligungen und Pläne erforderlich sind; aber Art. 6 UGüTG widerspricht in der vorliegenden Formulierung diametral dem Grundanliegen des koordinierten Entscheidverfahrens.

Art. 6 UGüTG ist daher wie folgt abzuändern (analog EleG):

*Art. 6 (neu) Sachplanerfordernis*

<sup>1</sup> Vorhaben betreffend die Anlagen zum unterirdischen Gütertransport, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, müssen in einem Sachplan nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 festgesetzt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat setzt die Standorte für die Anlagen und die Linienführung fest.

**Art. 7 Verfahren / Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

Art. 7 und 8 UGüTG entsprechen inhaltlich dem Sachplanverfahren gemäss Elektrizitätsgesetz. Anders als im Elektrizitätsgesetz enthält Art. 7 UGüTG jedoch keine zeitlichen Verbindlichkeiten gegenüber dem Gesuchsteller, welcher das Vorhaben mit privaten Mitteln finanziert. Bezüglich Verfahren und Mitwirkung des Gesuchstellers ist daher in zeitlicher Hinsicht mehr Verbindlichkeit bezüglich der Behandlungsfristen unbedingt erforderlich. Darüber hinaus setzt der Bundesrat im Sachplan Übertragungsleitungen nicht nur die Planungsräume und Korridore fest, sondern auch die Linienführung. Analog zum Elektrizitätsgesetz sind daher folgende Änderungen/Ergänzungen ins UGüTG aufzunehmen:

*Art. 7 (neu) Sachplanverfahren*

<sup>1</sup> Das BAV entscheidet, ob ein Sachplanverfahren durchzuführen ist.

<sup>2</sup> Der Sachplan ist innert zweier Jahre zu erarbeiten. Der Bundesrat setzt für die einzelnen Verfahrensschritte Fristen fest.

*Art. 8 (neu) Mitwirkung des Unternehmens im Sachplanverfahren*

Das Unternehmen erarbeitet unter Einbezug der betroffenen Kantone in der Regel mindestens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen und reicht dem BAV die erforderlichen Unterlagen ein.

**Art. 10 Plangenehmigung**

**Art. 10 Abs. 6 Bst. a**

Gemäss den Erläuterungen zu dieser Bestimmung soll CST aufgrund des öffentlichen Interesses an der Bündelung von Infrastrukturen dazu verpflichtet werden, im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens darzulegen, dass sie die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft hat. Ein solches Ansinnen wird solange abgelehnt, als es für Stromleitungen und Eisenbahnanlagen keine gesetzliche Verpflichtung zur Bündelung gibt. Am 26. Februar 2019 veröffentlichte das UVEK eine Studie zur «Klärung von Grundsatzfragen für die Bündelung von Übertragungsleitungen mit Nationalstrassen und Eisenbahnstrecken». Darin wird darauf hingewiesen, dass es keine direkte gesetzliche Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber von Bahn, Strasse und Strom gibt, ihre Infrastrukturen zu bündeln. Eine Bündelungspflicht sei zudem nicht zielführend und teilweise (u.a. bezüglich Technik, Mehrkosten, Risiken) auch gar nicht sinnvoll (Studie S. 94/95). Aufgrund dieser rechtlichen und faktischen Ausgangslage wäre es rechtlich nicht haltbar, CST zu verpflichten, die Bündelung mit anderen Infrastrukturen im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs zu prüfen. Die entsprechenden Ausführungen sind daher aus den Erläuterungen zu Art. 10 Abs. 6 Bst. a zu streichen.

**Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

Gemäss Art. 24 Abs. 2 UGüTG dürfen Nebenanlagen nur mit Zustimmung des BAV bewilligt werden sofern sie auch (aber nicht überwiegend) dem unterirdischen Gütertransport dienen oder diesen beeinträchtigen könnten. Diese Bestimmung sollte analog zu Art. 18m Eisenbahngesetz (EBG) mit der Verpflichtung der kantonalen Behörde zur Anhörung des BAV gemäss nachfolgender Formulierung ergänzt werden:

*Art. 24 Abs. 2 (Ergänzender Satz)*

<sup>2</sup> ... Die kantonale Behörde hört das BAV vor der Bewilligung einer Nebenanlage an, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau der Anlagen für den unterirdischen Gütertransport verunmöglicht oder erheblich erschwert

Zur Durchsetzung der in Art. 24 Abs. 2 UGüTG vorbehaltenen Zustimmung des BAV sollte, wie in den anderen Infrastrukturerlassen, eine gesetzlich verankerte Legimitation des BAV zur Anfechtung kantonalen Bewilligungen verankert werden. Falls eine kantonale Behörde eine Baubewilligung für eine Nebenanlage erteilt, ohne vorgängig die Zustimmung des BAV eingeholt zu haben, und diese Nebenanlage auch dem Gütertransport dient oder diesen beeinträchtigt, muss das BAV eingreifen können. Art. 24 UGüTG ist daher wie folgt zu ergänzen:

*Art. 24 Abs. 3 (neu)*

<sup>3</sup> Das BAV ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen und kommunalen Behörden an Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und kantonalen Rechts zu ergreifen.

**Art. 25 Rückbau**

Art. 25 Abs. 2 UGüTG ermächtigt das BAV, Sicherheiten für die Kosten des Rückbaus zu verlangen. Gemäss den Erläuterungen zu diesem Artikel entspricht Art. 25 UGüTG dem Art. 19 SebG. Das Seilbahngesetz enthält jedoch keine Regelung betreffend Sicherheitsleistungen. Auch der Verweis auf Art. 49 Finanzhaushaltsverordnung ist nicht stichhaltig. Gemäss dieser Bestimmung müssen Sicherstellungen zugunsten des Bundes der Höhe des finanziellen Risikos des Bundes entsprechen. Da der unterirdische Gütertransport privat finanziert wird und auch die erforderlichen Anlagen im Privateigentum sind, fehlt ein legitimer Grund zur Verankerung einer gesetzlichen Verpflichtung zu Sicherheitsleistungen. Art. 25 Abs. 2 ist daher zu streichen.

Für die Kenntnisnahme unserer Erläuterungen sowie die Berücksichtigung unserer Anträge danken wir Ihnen bestens und stehen für Rückfragen dazu gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stephan Widrig  
Chief Executive Officer  
Geschäftsleitung



Stefan Tschudin  
Chief Operation Officer  
Geschäftsleitung





# EINWOHNERGEMEINDE 4628 WOLFWIL

Hauptstrasse 8  
Postkonto 46-669-4

Telefon 062 926 50 26 - Telefax 062 926 00 22  
E-Mail [gemeindeverwaltung@wolfwil.ch](mailto:gemeindeverwaltung@wolfwil.ch)

Per E-Mail  
[finanzierungen@bav.admin.ch](mailto:finanzierungen@bav.admin.ch)

Wolfwil, 27. Juni 2019/pja

Zum Fragenkatalog der Vernehmlassungsvorlage nehmen wir gemeinsam wie folgt Stellung:

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

Grundsätzlich sind Möglichkeiten für den Gütertransport in der Schweiz zu suchen. Ob die Lösung das Konzept von CST ist, wagen wir auf Grund der vorhandenen Informationen zu bezweifeln.

**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?**

- Wir stellen fest, dass in der Schweiz eine Raumplanung für den Untergrund fehlt. Der unterirdische Raum wird je länger je mehr genutzt. Daher kommt es notgedrungen zu Konflikten.
- Mit diesem Gesetz soll ein allgemein gültiges Gesetz für den unterirdischen Gütertransport erlassen werden. Im ganzen erläuternden Bericht wird ständig Bezug auf das konkrete Projekt der CST AG Bezug genommen. Im Endeffekt liegt ein massgeschneiderter Entwurf für ein Bundesgesetz für das Projekt der CST AG vor aber kein allgemein gültiges Gesetz.
- Die beiden Zweckverbände erachten es nicht als zielführend, wenn für den unterirdischen Gütertransport ein Spezialgesetz erlassen wird. Sie verlangen, dass zuerst eine Raumplanung für den Untergrund erarbeitet wird, in der aufgezeigt wird, wo ein unterirdisches Gütertransportsystem möglich ist, und wo es aufgrund von Schutzinteressen nicht zulässig ist. Selbstverständlich ist eine Raumplanung für den Untergrund nicht allein für den unterirdischen Gütertransport, sondern auch die anderen Nutzungen wie Heizung, Kühlung und die weiteren möglichen Nutzungen zu erlassen.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlichen Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Bevor die im Punkt 2 aufgeführten Vorgaben nicht erfüllt und umgesetzt werden, kann kein Einverständnis unsererseits für ein solches Projekt gegeben werden.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemein gültigen Gesetz?**

Die Bemerkungen im Punkt 2 müssen Teil einer Grundlage für ein allgemein gültiges Gesetz sein.

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

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone/ Gemeinden verbleibt?**

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden.

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

Das Verlangen von Sicherheiten ist nicht nur für den Rückbau zu verlangen, sondern auch für den Betrieb (ab Beginn der Bauarbeiten) und genügend hoch anzusetzen.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen**

Nein

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

- Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ist ungenügend und muss daher dringend nachgebessert werden. Der Grundwasserschutz ist im Gesetzesentwurf mit keinem Wort enthalten. Die insgesamt 12 Textzeilen auf Seite 41 der Erläuterungen zu Schutzmassnahmen für das Grundwasser sind absolut ungenügend. Die in diesen 12 Zeilen wiedergegebenen Absichtserklärungen der CST AG reichen nicht aus, um den nötigen Grundwasserschutz zu gewährleisten. Beispielsweise ist die erwähnte Installationsstiefe von 20 bis 40 m unter Terrain in unserem Grundwasserträger nicht im felsigen Untergrund, sondern exakt im genutzten Grundwasserbereich.
- Es ist absolut nicht ausreichend, wenn die Firma CST AG erklärt, dass *"darauf geachtet wird, dass keine Grundwasserschutzzonen und Grundwasserfassungen betroffen sind"*. Die Grundwasserfassungen und Schutzzonen sind im vorliegenden Gesetz wirksam zu schützen.
- Die Sicherung vor Abfluss der Grundwasservorkommen aufgrund des Durchfahrens der seitlichen und oder unteren Grundwasserstauer ist nicht im vorliegenden Gesetzesentwurf enthalten. Auch diese Gefahr ist im vorliegenden Gesetz auszuschliessen.
- Ein weiteres Problem, das weder im Gesetzesentwurf noch in den Erläuterungen erwähnt wurde, ist die Erwärmung des Grundwassers durch die Tunnelröhre von CST. In der Tunnelröhre von CST sind über der dreispurigen elektrischen Güterbahn eine mehrspurige elektrische Hängebahn für Pakete und im unteren Teil der Röhre allenfalls auch noch weitere Leitungen zum Beispiel für die Stromübertragung vorgesehen. Alle diese Nutzungen erzeugen Abwärme und der Tunnel der CST wirkt damit wie eine kilometerlange Heizschlange im Untergrund. Diese Abwärme darf keinesfalls das umgebende oder - sofern die Anlagen

wirklich tief genug verlegt werden - das darüberliegende Grundwasser aufheizen. Damit wird direkt die mikrobiologische Stabilität und Sicherheit unseres Grundwassers gefährdet. Diese Wirkung muss im ganzen Zuströmbereich der Grundwasserfassungen ausgeschlossen werden. Die Schutzzonen S1 bis S3 sind dafür zu klein dimensioniert. Der Schutz des Grundwassers vor Erwärmung durch ein unterirdisches Gütertransportsystem muss ebenfalls im vorliegenden Gesetz wirksam sichergestellt werden.

### Schlussfolgerungen

Die Zweckverbände der Wasserversorgungen Gäu und Untergäu lehnen den vorliegenden Entwurf ab. Er berücksichtigt den Schutz des Grundwassers überhaupt nicht und muss daher zwingend mit Bestimmungen für den wirksamen Schutz des Grundwassers ergänzt werden. Insbesondere sind die Anlagen für den unterirdischen Gütertransport wesentlich tiefer zu verlegen als in den Erläuterungen angegeben, da diese Tiefen dem Fassungsbereich der Grundwasserbrunnen im Dünnergäu entsprechen. Das Grundwasser ist in seinem Bestand bezüglich Menge und Niveau zu schützen und ganz wichtig es darf keinesfalls durch die Anlagen der CST AG oder eines anderen unterirdischen Transportsystems erwärmt werden.

Mit freundlichen Grüßen

**EINWOHNERGEMEINDE WOLFWIL**

Gemeindepräsident  
Georg Lindemann

Gemeindeschreiber  
Paul Jäggi



*P. J.*

*[Handwritten signature]*

Thomas Germann  
Allmendstrasse 3d  
3600 Thun

<b>GS / UVEK</b>
<b>28. JUNI 2019</b>
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Thun, 27. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussere mich gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Ich bin deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehe ich davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran,

dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, bin ich überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Ich begrüsse das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Ich bin mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus meiner Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Ich teile die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesse ich mich der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ich unterstütze die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Ich teile die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachte ich es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen ging ich von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Ich halte parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.



Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ich kann das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsspektrums nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Ich schlage deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für mich, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass CST Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Ich erlaube mir aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es mir wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne meiner Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Ich bin überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Ich schlage deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplannerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Ich spreche mich für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlage ich folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für mich ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Ich gehe davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Ich weise darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantrage ich die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss meines Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach meiner Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Ich erachte eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungs-

verfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus meiner Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Ich verweise ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Ich beantrage folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Ich verweise auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint mir eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach meiner Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Ich schlage vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Ich schlage vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

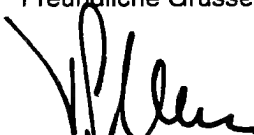
### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchte ich noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Ich danke Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung meiner Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



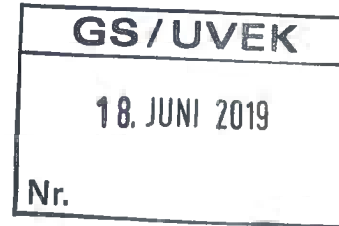
Thomas Germann



**Gilgen Logistics AG**

Wängentalstrasse 252, CH-3173 Oberwangen  
Tel. +41 31 985 35 35  
Fax +41 31 985 35 36  
24 h Call Center +41 844 44 54 36  
info@gilgen.com, www.gilgen.com  
CHE-106.094.454 MWST

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch



Oberwangen, 17.06.2019

I/Ref:  
I/Tel.-Nr.

U/Ref: Herr René Holzer  
U/Tel.-Nr. 031 985 35 00

**Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) als Aktionärin Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

**Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

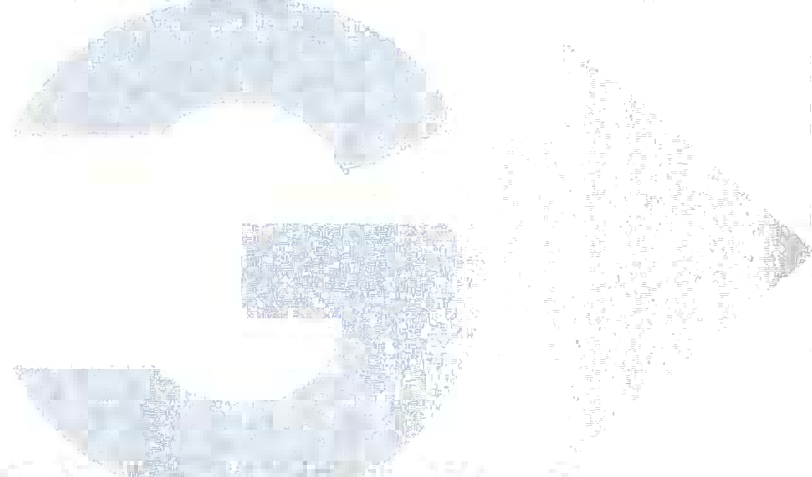
Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.



## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich

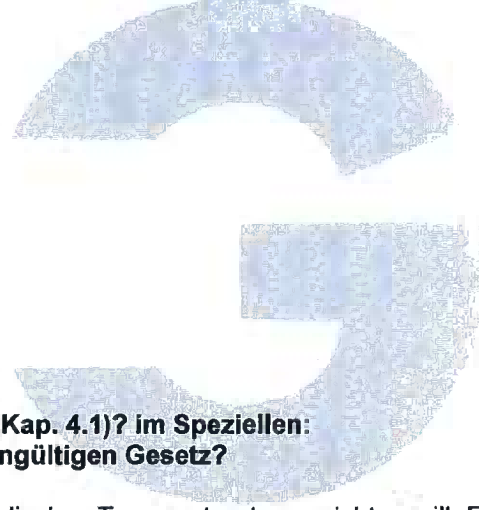


erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.



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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

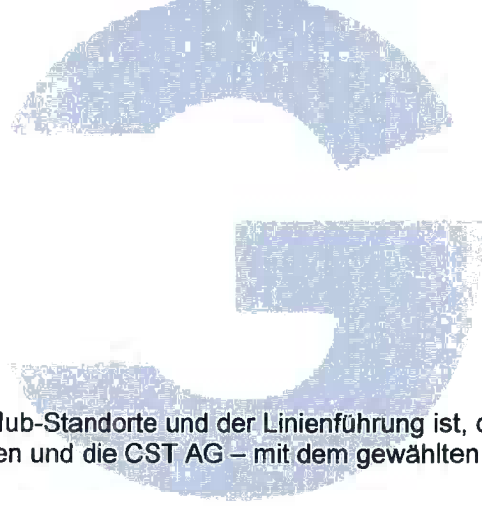
**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.



Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:



### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.



Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### Antrag 5

##### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.  
<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.



## **Antrag 6**

### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

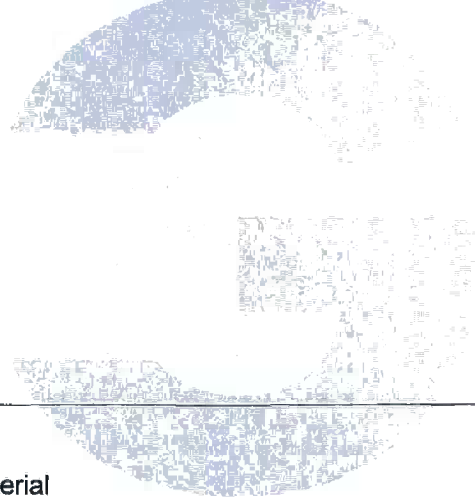
### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.



## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf oberirdische Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

### Antrag 9

#### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

#### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

#### Betriebsbewilligung

##### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

### Antrag 10


Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

#### Gilgen Logistics AG

  
René Holzer  
CEO

  
Walter Landtwing  
Leiter Vertrieb Systeme

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 10. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen.

Die Stiftung Global Infrastructure Basel (GIB) fördert die Entwicklung und Finanzierung nachhaltiger und widerstandsfähiger Infrastrukturen. Sie ist weltweit führend in ihrem Gebiet und ist in verschiedenen Bereichen tätig. Unter anderem hat GIB einen Standard für nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur (SuRe®) geschaffen. Ausserdem bietet GIB Capacity Building Kurse an, mit denen Partner und städtische Vertreter, Projektentwickler und Finanzinstitutionen ihre Kenntnisse zum Thema Nachhaltigkeit in der Infrastruktur verbessern können.

Die folgenden Äusserungen entsprechen der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG, auf die wir auch verweisen.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar



darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet

dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirt-





schaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

### **Die Fragen im Einzelnen**

#### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

#### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt wer-

den. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an



das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.



Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungspereimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anla-



ge im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir verweisen auf die Detailanträge in der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG.

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

Nein.

Freundliche Grüsse

Katharina Schneider-Roos  
CEO

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

<b>GS / UVEK</b>
- 3. JULI 2019
Nr.

Muri, 28. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)  
Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und



bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. **Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche

Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art.

4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

#### **Art. 5**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 6**

##### *Abs. 1*

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

#### **Antrag 2**

##### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)



#### **Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

#### **Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

#### **Antrag 3**

##### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu

begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

## Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

### Antrag 9

#### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Gotthard 3 Mechatronic Solutions AG



Peter Kupferschmid, CEO

<b>GS / UVEK</b>
- 8. JULI 2019
Nr.

H2 Energy AG, Blvd. Lillenthal 42, CH-8152 Glattpark

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Glattpark, 02. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.



Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsver-

fahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzei-

tigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen

CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

#### **Art. 5**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 6**

##### *Abs. 1*

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

#### **Antrag 2**

##### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

##### *Abs. 2*

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

##### *Abs. 3*

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Planegenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### **Antrag 3**

#### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### **Art. 7**

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer un-

terirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

#### **Antrag 4**

##### **Art. 7 Verfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

##### **Art. 8**

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

## **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

### **Antrag 6**

#### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

## **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

## **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

## **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

## Art. 22

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

### Antrag 7

#### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

## Art. 23

Keine Bemerkungen.

## **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

### **Antrag 8**

#### **Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

## **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

### **Antrag 9**

#### **Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## **Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisier-





barkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

H2 Energy AG



Rolf Huber, Chairman



H2 Energy AG, Blvd. Lillienthal 42,  
CH-8152 Glattpark, Switzerland

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

einfach. klar. helvetia.  
Ihre Schweizer Versicherung

**Philipp Gmür**  
Dr. iur. Rechtsanwalt  
CEO

**Helvetia Versicherungen**  
Dufourstrasse 40  
9001 St.Gallen

T 058 280 24 21  
F 058 280 29 60  
philipp.gmuer@helvetia.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

5. Juli 2019

### **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Als namhafter Anbieter von Transport- und Bauversicherungen unterstützt Helvetia einen aktiven Beitrag zu sicheren und nachhaltigen Transportwegen in der Schweiz. Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. Cargo sous terrain präsentiert ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Helvetia ist überzeugt, dass Cargo sous terrain in der Schweiz einen Mehrwert bringt. Aufgrund dessen unterstützt Helvetia Cargo sous terrain in der Realisierung einer grossartigen Idee für die Schweiz.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der

Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. Cargo sous terrain setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit unabhängigen Trassees wird es möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert. Transport-Schadenfälle treten heute insbesondere bei Auf- und Ablad respektive dem Umlade von Gütern auf. Sach- und Personen-Schäden durch und an Nutzfahrzeugen treten besonders auf Strecken mit einer erhöhten Verkehrsdichte auf. Dazu gehören die Hauptverkehrsachsen wie auch Städte und Metropolen, insbesondere auch beim Rangieren aufgrund von Warenanlieferungen.

Helvetia ist davon überzeugt, dass Cargo sous terrain mit ihrem Konzept der Tunnel-Transporte wie auch dem City-Logistik Konzept hier einen wesentlichen Beitrag an eine erhöhte Sicherheit für Mensch und Umwelt beitragen wird.

Cargo sous terrain ist zudem ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich ebenfalls nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken.

Cargo sous terrain leistet dadurch auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den Cargo sous terrain-Investoren überlassen werden. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative freigemacht wird.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1) Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Ja. Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass Cargo sous terrain das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen. Kleingüter werden flexibler und kontinuierlich (24/7) – insbesondere in den Städten – effizienter und sicherer transportiert. Gleichzeitig werden auch die oberirdischen Verkehrswege entlastet und für Personentransporte sicherer. Cargo sous terrain wurde «von der Wirtschaft für die Wirtschaft» entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

Cargo sous terrain entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit Cargo sous terrain kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt Cargo sous terrain der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet Cargo sous terrain wie erwähnt einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 2) Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?

Ja, wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste Cargo sous terrain in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und sollen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit Cargo sous terrain stehen.

### 3) Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört beziehungsweise einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann Cargo sous terrain optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von Cargo sous terrain widersprechen. Das Grundprinzip von Cargo sous terrain ist «Von der Wirtschaft für die Wirtschaft». Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanziere, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird Cargo sous terrain auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von Cargo sous terrain stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen beziehungsweise Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System Cargo sous terrain steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird Cargo sous terrain etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von Cargo sous terrain und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, zum Beispiel wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (zum Beispiel finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich Helvetia der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für Cargo sous terrain keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von Cargo sous terrain ist.

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

Ja. Cargo sous terrain ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein Cargo sous terrain-Spezialgesetz.

Allerdings muss Cargo sous terrain oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da Cargo sous terrain als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b) Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für Cargo sous terrain und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von Cargo sous terrain enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für Cargo sous terrain wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren

für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die Cargo sous terrain AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c) Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für Cargo sous terrain ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für Cargo sous terrain das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

Cargo sous terrain wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Cargo sous terrain haben.

- 5) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a) Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

- b) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Nein.



## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für Helvetia ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung «angemessen zu berücksichtigen» von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von Cargo sous terrain übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

Helvetia befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den Dienstleistungen von Cargo sous terrain haben sollen und dass Cargo sous terrain Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt Cargo sous terrain also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von Cargo sous terrain handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im Cargo sous terrain-Tunnel oder auf der anderen Cargo sous terrain-Infrastruktur verkehren lassen. Im Cargo sous terrain-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den Cargo sous terrain-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den Cargo sous terrain-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen beziehungsweise Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem Cargo sous terrain-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund drei Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des Cargo sous terrain-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde Cargo sous terrain weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen («Korridor» vs. «Räume»).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn Cargo sous terrain heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für Cargo sous terrain zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- beziehungsweise Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von Cargo sous terrain auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für Helvetia ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten)

gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von Cargo sous terrain berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für Cargo sous terrain, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem «öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes» auch die Bündelung von Infrastrukturen (zum Beispiel Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss Cargo sous terrain zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von Cargo sous terrain nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung beziehungsweise Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für

Cargo sous terrain wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von Cargo sous terrain ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

### Antrag 7

#### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

#### Art. 23

Keine Bemerkungen.

#### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

### Antrag 8

#### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

#### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von Cargo sous terrain haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

### Antrag 9

#### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für Helvetia respektive Cargo sous terrain und deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit beziehungsweise Realisierbarkeit des Cargo sous terrain-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer zukunftsweisenden, sichereren Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



Dr. Philipp Gmür  
CEO



Raymond Piot  
Leiter Transportversicherungen Schweiz

<b>GS / UVEK</b>
17. JUNI 2019
Nr.



IG AirCargo · P.O. Box · CH-8058 Zurich Airport

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

IG AirCargo  
P.O. Box  
CH-8058 Zurich Airport

Phone: +41 76 440 55 15  
E-Mail: [info@igaircargo.ch](mailto:info@igaircargo.ch)  
Internet: [www.igaircargo.ch](http://www.igaircargo.ch)

Zürich Flughafen, 14. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt, basierend auf der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG.

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die

Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Freundliche Grüsse

**IG AirCargo**

Interest Group Air Cargo Switzerland



Peter Somaglia  
Präsident

Kopie an: Geschäftsstelle Cargo sous terrain

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist



sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.



## **Antrag 9**

### **Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## **Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

### **Betriebsbewilligung**

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## **Antrag 10**

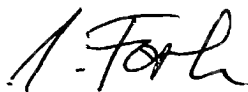
Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**IM geha AG**



Caroline Forte  
Verwaltungsrätin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

Per E-Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 28. Juni 2019

Matthias Forster, +41 58 360 77 70, [m.forster@infra-suisse.ch](mailto:m.forster@infra-suisse.ch)

### **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns herzlich. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Tunnelbau-Projekten beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

**Infra Suisse begrüsst das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Es bildet eine gute Basis für die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Verkehrssysteme. Dass sich das UGüTG an bereits bestehenden und etablierten Verfahren orientiert, erachten wir als richtig. Damit die Transportsysteme wirtschaftlich gebaut und betrieben werden können, bedarf es für die nötige Planungs- und Rechtssicherheit jedoch mehr Klarheit. Den Vorschlag, bereits im Rahmen der Genehmigung finanzielle Sicherheiten für den Rückbau zu verlangen, lehnen wir ab.**

Um die Entwicklung der klassischen Verkehrsträger nachhaltig und langfristig sicherzustellen, hatte sich Infra Suisse für die Schaffung des Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) sowie des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eingesetzt. Strassen- und Schienen verzeichnen bereits heute eine hohe Auslastung. Auf gewissen Strecken und zu gewissen Zeiten haben sie ihre Kapazitätsgrenzen bereits erreicht. Es ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird der Personen- und Güterverkehr weiter zunehmen.

Von den Investitionen in die Tunnelanlagen wird der Schweizer Infrastrukturbau unmittelbar profitieren. Über den wirtschaftlichen Nutzen bei der Realisierung hinaus, werden vom Projekt CST weitere

Wertschöpfungseffekte erwartet. Das Konzept entlastet die Verkehrswege, reduziert die Umweltbelastung und sorgt für die pünktliche Lieferung von Waren.

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

Ja. Angesichts der prognostizierten Entwicklung des Gütervolumen auf Strassen und Schienen sind neue Lösungsansätze wichtig und notwendig. Das Platzangebot auf der Erdoberfläche ist beschränkt, ein Kapazitätsausbau zunehmend unmöglich. Globalisierung, technologischer Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden verändern zudem die Anforderungen an den Güterverkehr. Die Transporteinheiten in der Feinverteilung werden kleiner, Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem kann deshalb ein Beitrag für ein effizientes Verkehrssystem in und später auch zwischen den städtischen Zentren sein.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Infra Suisse sieht es als eine zentrale Aufgabe des Staates, Rahmenbedingungen zu schaffen, die Innovationen ermöglichen. Er trägt damit zur Standortattraktivität sowie Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes bei. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nimmt der Bundesrat diese Aufgabe wahr. Die Vereinfachung der Genehmigungsprozesse durch ein Plangenehmigungsverfahren ist dabei von zentraler Bedeutung. Damit sich das privatwirtschaftliche Engagement rechnet, ist es entscheidend, dass das Gesetz die dafür nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist wichtig, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren sowie die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten über die Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands. Dies könnte in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Projekts gefährden.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja, der privatwirtschaftliche Charakter des Konzepts gilt es jedoch besondere Beachtung zu schenken. Die aufgeführten Zielsetzungen sind nachvollziehbar und unserer Ansicht nach sinnvoll. Der Nutzen für das Plangenehmigungsverfahren haben wir oben ausgeführt. Die raumplanerische Einbindung im Sachplan Verkehr trägt zu einer gesamtheitlichen und langfristigen Betrachtung bei. Sie stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden.

Das vorliegende Konzept besticht nicht nur durch seinen innovativen Charakter, sondern auch durch den Umstand, dass es sich vollumfänglich über private Investoren finanzieren will. Infra Suisse unterstützt die Absicht des Bundesrates, sich finanziell nicht zu beteiligen.

Darum muss der privatwirtschaftliche Charakter, etwa bei der Abwägung der Interessen, berücksichtigt werden. Ein Hub-Standort beispielsweise, der aus Sicht von öffentlichen Interessensvertretern optimal

ist, kann für das Unternehmen aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – unbedingt auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden. Insofern hat es sich von den gesetzlichen Grundlagen zum Bau von Eisenbahnen oder Nationalstrassen zu unterscheiden. Grundsätzlich erachten wir jedoch den Entscheid, sich bei der Ausgestaltung des UGÜTG an etablierte planerische und gesetzliche Vorlagen zu halten, als sinnvoll.

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

##### ***a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?***

Ja. Es ist grundsätzlich an den privaten Investoren zu beurteilen, ob ihr Konzept wirtschaftlich betrieben werden kann und ob sie Investitionen tätigen wollen. Es ist zudem möglich, dass neben CST auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten.

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

Ja. Dieses Aufgabenteilung hat sich bewährt. Entscheidend ist, dass beim Festlegen der Linienführung und der Hub-Standorte alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und Erbauer/Betreiber – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben.

##### ***c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?***

Ja. Diese Unterscheidung erachten wir als sinnvoll und klar.

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

Nein, nicht im Rahmen der Genehmigung. Dadurch wird die Finanzierung von Projekten unnötig erschwert und verteuert. Insbesondere im Prozess der Genehmigung und Erstellung sind solche Sicherheiten eine Last. Die Anlage ist grundsätzlich so zu bauen, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder bei Bedarf in eine andere Nutzung überführt werden kann.

#### **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

##### ***a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?***

Es steht ausser Frage, dass die öffentlichen Anliegen beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind. Wie oben aufgeführt sind Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens trotzdem so gering wie möglich zu halten. Wir erachten diesbezüglich die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren «mindestens zwei Varianten» verlangen können. Dieses Recht führt in seiner unpräzisen Definition zu erheblichen

Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand. Das Gesetz grenzt es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) ein.

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

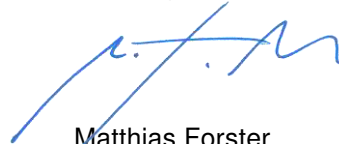
Nein.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



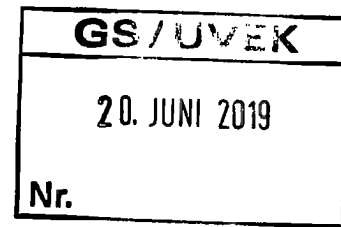
Christian Wasserfallen  
Präsident / Nationalrat



Matthias Forster  
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Jacques Fournier  
Téléphone: +41 27 329 08 80  
Jacques.fournier@kbm-sa.ch



Sion, 18.06.2019

## **Cargo sous terrain : Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infracore im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung von zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekommunikationsanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST



optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden

entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

### Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> ~~Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen.~~ Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die

Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeindegebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

**Antrag 6**

**Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

**Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

**Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

**Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

**Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.



## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf oberirdische Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

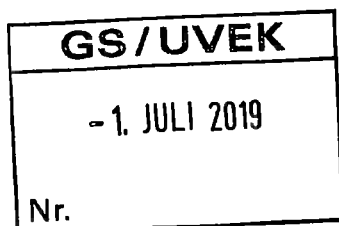
Freundliche Grüsse



Jacques Fournier  
Directeur



Thierry Glassey  
Directeur adjoint



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperrimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

~~Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

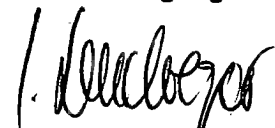
Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Küffer Reinigungen AG**



Ivo Sonderegger  
Verwaltungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-In-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienenverkehr die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGÜTG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (In Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

8 Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## **Antrag 9**

### **Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## **Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

### **Betriebsbewilligung**

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## **Antrag 10**

Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse  
**Kunst und Kultur Bernapark AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident

lic. iur. Matthias Gmünder  
Bahnhofstrasse 7  
9630 Wattwil



**A-Post Plus**

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

Wattwil, 10.07.2019

**Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt:

**Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der

Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie

sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung einheitlich berücksichtigt werden.



**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Aus unserer Sicht wäre zu prüfen, ob nicht der Bund die Hub-Standorte und die Linienführung definitiv festlegen soll. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Ein zusätzliches Richtplanverfahren ist nach unserem Verständnis nicht nötig. Es führt lediglich zu langen und aufwändigen Planungsverfahren.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

Freundliche Grüsse



lic. iur. Matthias Gmünder

---

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

Per Mail: [finanzierungbav.admin.ch](mailto:finanzierungbav.admin.ch)

Bern, 4. Juli 2019

## **Vernehmlassung: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, für die Gelegenheit zur eingangs erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Es wird vorgesehen, die unterirdischen Gütertransportanlagen als eigenständige Teile in den Sachplan Verkehr aufzunehmen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) soll als koordinierende Stelle fungieren.

Cargo Sous Terrain geht gemäss Vernehmlassungsbericht davon aus, dass mit der Inbetriebnahme des ersten Teilstücks im Jahr 2030 bis zu 90 Prozent seiner Nachfrage von der Strasse auf den unterirdischen Gütertransport verlagert wird. Dies könnte in Stosszeiten zur Engpassbeseitigung auf der Autobahn A1 beitragen.

Bei einer Realisation ist eine grosse Wertschöpfung insbesondere bei den direkten Nutzern der Logistikbranche und der Bauindustrie zu erwarten. Für die öffentliche Hand dürfte die Wertschöpfung vor allem aus Sicht Raumplanung und Klimaneutralität von Bedeutung sein.

Nachfolgend ersehen Sie bitte unsere Antworten und Stellungnahme. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst  
für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas  
Präsident



René Böhlen  
Geschäftsführer

---

## Antworten zum Fragenkatalog

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

Ja. Gestützt auf den Vernehmlassungsbericht nimmt auf dem Kontinentalmarkt mit der Optimierung der Güterflüsse und der Lagerhaltung sowie mit der Stärkung des Dienstleistungssektors die Grösse der einzelnen Transportlose in der Feinverteilung ab, während die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-time Lieferungen steigen. Der unterirdische Transport von Gütern in Kombination mit einem Gesamtlogistiksystem kann deshalb einen Beitrag für ein effizientes und klimaneutrales Verkehrssystem sein. Das Angebot von Cargo Sous Terrain richtet sich an folgende Kundengruppen: Detailhandel, Industrie, Paketdienstleister, Baustoffindustrie, Entsorgungsbetriebe von Städten und Gemeinden, Entsorgungsdienstleister und Logistikdienstleister. Viele dieser Gütertransporte werden heute auf der Strasse erbracht. Eine Verlagerung hin zu Cargo Sous Terrain kann die LITRA unterstützen. Allerdings ist festzuhalten, dass Cargo Sous Terrain in einer gewissen Konkurrenz zu anderen Schienen- und Strassenausbauprojekten steht. Mit neuen Technologien, die auf einen automatisierten Güterverkehr auf der Schiene (Smart Rail 4.0, intelligente Güterwagen, automatische Kupplung etc.) zielen, werden die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen besser und rascher ausgenutzt. Der Fokus in der Verkehrsplanung des Bundes sollte somit primär auf der Erhöhung der bestehenden Kapazitäten liegen. Wichtig ist deshalb, dass die Planung von Cargo Sous Terrain eng abgestimmt mit der bestehenden Infrastruktur erfolgt. Auch ist zu der Verlagerungseffekt von unterirdischen Güteranlagen zu untersuchen.

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Die LITRA unterstützt, dass der Bund möglichst ideale rechtliche Rahmenbedingungen für das Projekt Cargo Sous Terrain schaffen will. Eine kantonsübergreifende Infrastruktur bedingt ein einziges bundesrechtliches Bewilligungsverfahren. Cargo Sous Terrain muss ein privatwirtschaftliches Vorhaben und Unternehmen bleiben.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Ja. Insbesondere die Integration in den Sachplan Verkehr scheint uns wichtig und sinnvoll. Die LITRA schliesst jedoch jegliche sonstige Unterstützung, insbesondere eine finanzielle Beteiligung, durch den Bund aus.

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

a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?

---

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

c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?

4a. – 4c. Keine Bemerkungen

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

Die LITRA unterstützt das Anliegen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), dass Cargo Sous Terrain eine Infrastrukturkonzession beantragen und erteilt erhalten müsste. Mit der Konzession können zentrale Elemente, wie etwa ein allfälliger Rückbau, einfach geregelt werden.

## **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?

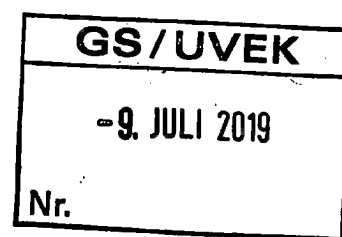
Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Wirtschaftlichkeit des Systems Cargo Sous Terrain langfristig ausgelegt ist. Bau und Betrieb einer unterirdischen Tunnelanlage, verknüpft mit einer oberirdischen City-Logistik, ist anspruchsvoll und kostenintensiv. Dies birgt Risiken, selbst wenn sich der Bund nicht finanziell beteiligt. Im Vergleich dazu ist der Nutzen und der Verlagerungseffekt von Cargo Sous Terrain zurzeit nicht ausreichend belegt.

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

5a. – 5b. Wir haben weiter keine Bemerkungen.

Loglay AG | Räffelstrasse 25 | 8045 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch



Zürich, 08. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGTG)  
Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die punktlche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grsse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – ber den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz



stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuterten Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des relevanten LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. CST ungefähr das Wachstum im Strassengüterverkehr auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind geringer: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene heute nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport vielmehr die Möglichkeit, auch kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen im Hauptlauf zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von

einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> ~~Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen.~~ Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls drohen eine Planungsunsicherheit und ggf. ein erheblicher Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### Antrag 5

##### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9****Art. 25 Rückbau**<sup>1</sup>(...)<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.**Art. 26 bis 42**

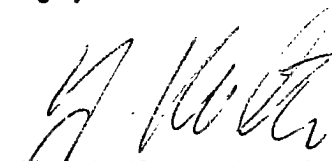
Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.


Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

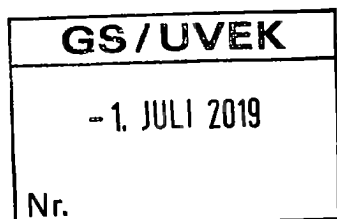
Loglay AG



Yvette M. Körber, Managing Partner



Dr. Sven-Erik Jacobsen, Managing Partner



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportzenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeugt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist



sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzutellung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.



## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

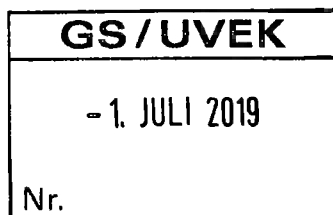
Freundliche Grüsse  
**M. ImmoInvest AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident



Ivo Sonderegger  
Verwaltungsrat



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und Ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.



## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens-zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

~~<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

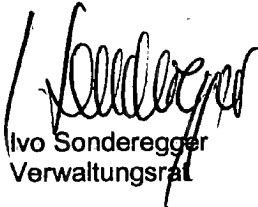
Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

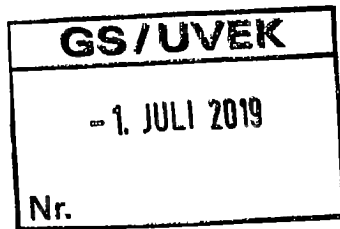
**M. WohnInvest AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident



Ivo Sonderegger  
Verwaltungsrat



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft



haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGÜTG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### **Antrag 3**

#### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### **Art. 7**

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### **Antrag 4**

#### **Art. 7 Verfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### **Art. 8**

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte



für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

#### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**M+HU Müller & Co Immobilien**



Hans-Ulrich Müller  
Gesellschafter

<b>GS / UVEK</b>
- 1. JULI 2019
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.



Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone Ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse  
**Markthalle Bernapark AG**

  
Hans-Ulrich Müller

  
Dr. Guy Giuffredi



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

*(vorab per Email an: [info@bav.admin.ch](mailto:info@bav.admin.ch))*

St. Gallen, 28. Juni 2019

### **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau

**Mettler2Invest AG**  
Nachhaltige  
Projektentwicklung

Schönbüelpark 10  
CH-9016 St. Gallen  
Telefon +41 (0)71 791 91 91  
Telefax +41 (0)71 791 91 91  
[info@mettler2invest.ch](mailto:info@mettler2invest.ch)  
[www.mettler2invest.ch](http://www.mettler2invest.ch)  
CHE-110.290.892 MWST  
Ref-Nr.: 748 775

dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

#### Die Fragen im Einzelnen

**1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde "von der Wirtschaft für die Wirtschaft" entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

**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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton

und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist "Von der Wirtschaft für die Wirtschaft". Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaft-

lichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig, wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

5. **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich, insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8, als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und

als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Vielen Dank für die Evaluation unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Mettler2Invest AG



Peter Mettler  
CEO

<b>GS / UVEK</b>
<b>- 1. JULI 2019</b>
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

~~Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Mobilitätszentrum Bernapark AG**

  
Dr. Guy Giuffredi

  
Ivo Sonderegger

**MONITRON AG**  
Rynächtstrasse 13  
CH-6460 Altdorf  
t +41 041 874 77 88  
f +41 041 874 77 89  
e altdorf@monitron.ch  
www.monitron.ch



Monitron AG, Postfach, 6460 Altdorf

---

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Altdorf, den 09.07.2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) wie folgt Stellung:

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Unser Mutterunternehmen war seit Beginn an der Entwicklung des Projekts beteiligt, und wir wären sehr stolz und würden uns freuen, dieses innovative, umweltfreundliche, mutige und letztendlich typisch schweizerische Projekt mitzugestalten.

Freundliche Grüsse

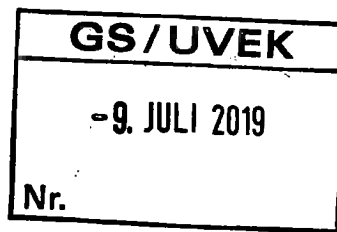
**MONITRON AG**



Michael Fuchs  
Geschäftsleiter



Jürg van Binsbergen  
Vize-Geschäftsleiter



**msdirect**

MS Direct AG · Fürstenlandstrasse 35 · CH-9001 St. Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

**MS Direct AG**  
Hauptsitz  
Fürstenlandstrasse 35  
CH-9001 St. Gallen

Telefon +41 71 274 66 66  
contact@ms-direct.ch  
www.ms-direct.ch

UID CHE-101.130.427

mit Standorten in Dübendorf,  
Muttenz, Wittenbach, Arbon  
und Lauterach (AT)

St. Gallen, 8. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt, aufbauend auf der Stellungnahme der Cargo sous terrain AG.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die



Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Freundliche Grüsse

**MS Direct AG**



Milo Stössel  
CEO

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund

von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

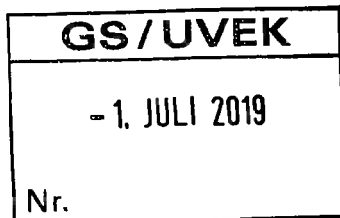
**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Belp, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantons Grenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzutellung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

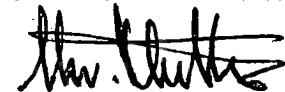
Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Müller & Müller Immobilien AG**



Christian Müller  
Verwaltungsratspräsident



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratsvizepräsident

Hans-Ulrich Müller  
Hübeliweg 17  
3074 Muri b. Bern

<b>GS / UVEK</b>
- 1. JULI 2019
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussere mich gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Ich bin deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehe ich davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse

daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, bin ich überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Ich begrüsse das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Ich bin mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus meiner Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.



**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ich unterstütze die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Ich teile die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachte ich es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen ging ich von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Ich halte parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ich kann das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsspektrums nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/In oder Betreiber/In in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Ich schlage deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für mich, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass CST Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Ich erlaube mir aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es mir wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne meiner Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Ich bin überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Ich schlage deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Ich spreche mich für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlage ich folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für mich ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfol-

gen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Ich gehe davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Ich weise darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantrage ich die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss meines Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach meiner Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Ich erachte eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus meiner Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanla-

gen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Ich verweise ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Ich beantrage folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Ich verweise auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint mir eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach meiner Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Ich schlage vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Ich schlage vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.



**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Ich bezweifle, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb spreche ich mich für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchte ich noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Ich danke Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung meiner Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



Hans-Ulrich Müller

Michèle Müller  
Melchenbühlweg 137b  
3006 Bern

**GS / UVEK**

**- 5. JULI 2019**

Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Bern, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussere mich gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Ich bin deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehe ich davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infrac im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse

daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, bin ich überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Ich begrüsse das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Ich bin mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus meiner Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Ich teile die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesse ich mich der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ich unterstütze die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Ich teile die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachte ich es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen ging ich von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Ich halte parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ich kann das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungspereimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Ich schlage deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für mich, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass CST Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Ich erlaube mir aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es mir wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.



## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne meiner Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Ich bin überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Ich schlage deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Ich spreche mich für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlage ich folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für mich ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfol-

gen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Ich gehe davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Ich weise darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantrage ich die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss meines Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach meiner Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Ich erachte eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus meiner Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanla-

gen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Ich verweise ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Ich beantrage folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Ich verweise auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint mir eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach meiner Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Ich schlage vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Ich schlage vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

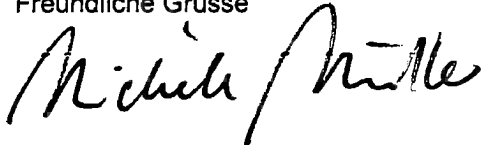
**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchte ich noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Ich danke Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung meiner Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



Michèle Müller

Philipp Müller  
Thunstrasse 140  
3074 Muri b. Bern

<b>GS / UVEK</b>
- 1. JULI 2019
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Muri b. Bern, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussere mich gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Ich bin deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehe ich davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse



daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, bin ich überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Ich begrüsse das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Ich bin mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus meiner Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Ich teile die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesse ich mich der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine voll- auf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Ich unterstütze die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Ich teile die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachte ich es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen ging ich von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Ich halte parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Ich kann das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Ich schlage deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für mich, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass CST Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten darf. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Ich erlaube mir aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es mir wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne meiner Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Ich bin überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Ich schlage deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Ich spreche mich für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlage ich folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für mich ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfol-

gen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Ich gehe davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Ich weise darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantrage ich die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss meines Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach meiner Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Ich erachte eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus meiner Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanla-



gen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Ich verweise ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Ich beantrage folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

#### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Ich verweise auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint mir eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach meiner Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Ich schlage vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Ich schlage vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

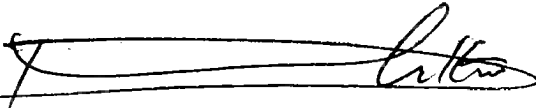
**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchte ich noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Ich danke Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung meiner Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse



Philipp Müller

Hauptsitz



Stansstaderstrasse 54  
6370 Stans

Telefon 041 619 22 22  
Telefax 041 619 22 25  
Internet www.nkb.ch  
E-Mail info@nkb.ch  
MWST-Nr. CHE-108.954.694

**A-POST**

Bundesamt für Verkehr  
Frau Julie vom Berg  
3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Datum 10. Juli 2019 B/Hle  
Direktwahl 041 619 27 77 Heinrich Leuthard  
E-Mail heinrich.leuthard@nkb.ch

### **Entwurf Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport / Kurzstellungnahme**

Sehr geehrte Frau vom Berg  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband der Kantonalbanken (VSKB) hat sich bereits zum Entwurf des oben aufgeführten Gesetzes vernehmen lassen. Ergänzend zu dieser ausführlichen Stellungnahme möchten wir aus Sicht der Nidwaldner Kantonalbank folgende Punkte ergänzend festhalten:

- Kantone auf der Nord-/Südachse sind vom Gütertransport – insbesondere via Autobahn – stark betroffen. Die bestehenden oberirdischen Verkehrswege müssen daher entlastet werden.
- Unabdingbar für den Erfolg dieses Projekts und das Interesse privater Investoren dafür grosse Geldsummen aufzubringen, sind klare Rahmenbedingungen, welche für alle beteiligten Parteien (Bund, Kantone, Standortgemeinden, CST AG) Planungssicherheit schaffen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen in Ihre Überlegungen.

Freundliche Grüsse

**Nidwaldner Kantonalbank**

  
Philipp Müller  
Leiter Firmenkunden & Finanzierungen  
Mitglied der Geschäftsleitung

  
Claudia Müller  
Leiterin Legal & Compliance  
Prokuristin

## Hauptsitz

Rütistrasse 8, Postfach  
6061 Sarnen  
041 666 22 11  
info@owkb.ch  
www.owkb.ch  
CHE-108.954.642 MWST



Bundesamt für Verkehr  
Frau Julie von Berg  
3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Datum 10. Juli 2019/cpo  
Kontaktperson Christoph Portmann, Leiter Recht & Compliance  
Direktwahl 041 666 22 73  
E-Mail christoph.portmann@owkb.ch

## Kurzstellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Frau von Berg  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. April 2019 wurde über das eingangs erwähnte Gesetz die Vernehmlassung eröffnet. Der Verband der Kantonalbanken hat sich dazu ausführlich geäussert (siehe die entsprechende Stellungnahme des VSKB).

Wir möchten nochmals unterstreichen, dass wir die Meinung des VSKB vollumfänglich stützen. Ergänzend möchten wir folgende Punkte festhalten:

- Der Gütertransport muss aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der Strasse auf anderen Wegen abgewickelt werden. Davon sind insbesondere auch Kantone auf der Achse Nord - Süd betroffen.
- Wenn ein solches Projekt Erfolg haben soll, müssen die Rahmenbedingungen klar sein, um für alle Akteure Planungssicherheit zu schaffen. Nur so sind private Investoren bereit, enorme Summen für das Projekt aufzubringen.

Besten Dank, dass Sie unsere Überlegungen mit einbeziehen.

Freundliche Grüsse

**Obwaldner Kantonalbank**



Bruno Thürig  
Direktor, CEO



Christoph Portmann  
Vizedirektor



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 1. Juli 2019

### **Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 3. April 2019 lädt das UVEK ein, im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Wir danken für die Gelegenheit und senden Ihnen gerne unsere Antwort.

#### **Über Panalpina**

Panalpina ist ein Schweizer Logistikunternehmen mit Hauptsitz in Basel. Seit über 120 Jahren ist der Gütertransport unsere Kernkompetenz. Mit über 14'000 Mitarbeitenden in mehr als 70 Ländern gehört Panalpina zu den weltweit führenden Spediteuren in den Bereichen Luft- und Seefracht, Logistik sowie Supply Chain Solutions.

#### **Cargo sous terrain (CST)**

Wir unterstützen zukunftsweisende Logistikvorhaben in der Schweiz. Panalpina ist daher eine von mehreren Hauptaktionärinnen von CST. Das Konzept von CST ist aus unserer Sicht visionär, nachhaltig und zahlengestützt. CST reduziert den überregionalen Strassengütertransport und setzt gleichzeitig an der Feinverteilung in den Ballungszentren an. Der gesamte Logistikprozess wird vollkommen digital gesteuert werden. Das neue Bundesgesetz mit einem Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene ist aus unserer Sicht eine elementare Voraussetzung für das Gelingen von CST.

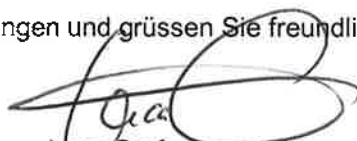
#### **Position von Panalpina zur Vernehmlassung**

Panalpina begrüsst die Einführung des neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport. **Wir unterstützen und verweisen auf die Vernehmlassungsantwort von Cargo sous terrain AG.** Wir bitten Sie, die allgemeinen Bemerkungen, die Antworten zum Fragekatalog sowie die Anmerkungen zum Gesetzestext im Schreiben von Cargo sous terrain AG zu berücksichtigen.

Wir danken herzlich für Ihre Bemühungen und grüssen Sie freundlich.



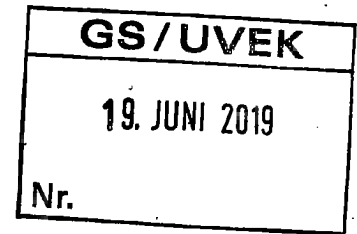
Stefan Karlen  
Präsident & CEO Panalpina



Luca Graf  
Head of Digital Innovation Panalpina

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Carsten Bopp  
Tel. direkt: +41 44 377 62 20  
carsten.bopp@piniswiss.com



Zürich, 17. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

Pini  
Swiss Engineers SA

Bederstrasse 66  
8002 Zürich  
Switzerland  
+41 44 377 62 20  
zurich@piniswiss.com

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekommunikationsanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.



## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantongrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST

optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGüTG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden

entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGÜTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

### Art. 5

Keine Bemerkungen.

**Art. 6**

**Abs. 1**

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

**Antrag 2**

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

**Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

**Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

**Antrag 3**

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

**Art. 7**

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

**Antrag 4**

**Art. 7 Verfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

**Art. 8**

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verjagen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die

Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### Antrag 5

##### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.



Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

**Antrag 6**

**Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

**Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

**Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

**Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

**Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

**Antrag 7**

**Art. 22: Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

**Art. 23**

Keine Bemerkungen.

**Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf oberirdische Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

**Antrag 8**

**Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht**

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

**Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

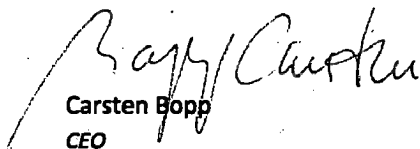
**Antrag 10**

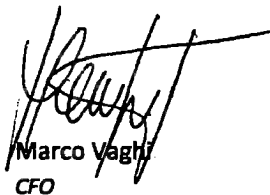
Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

  
Carsten Bopp  
CEO

  
Marco Vegli  
CFO

**Cargo sous terrain AG, c/o Coop, 4002 Basel**

Herrn  
Pierre-André Meyrat  
UVEK  
Kochergasse 6  
3003 Bern

11. Juli 2019

Basel, 9. Juli 2019

## **Erfüllung der Bedingungen des Bundesrates durch Cargo sous terrain (CST)**

Sehr geehrter Herr Meyrat

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat Cargo sous terrain (CST) mit Schreiben vom 1. November 2018 über den Entscheid des Bundesrates informiert, die Vernehmlassungsvorlage für ein Spezialgesetz ausarbeiten zu lassen. In diesem Schreiben hat das UVEK eine Reihe von Bedingungen genannt, welche CST „bis nach Ablauf der Vernehmlassung“ zu erfüllen hat. Mit den nachstehenden Ausführungen möchten wir Ihnen darlegen, wie CST diese Bedingungen zum heutigen Zeitpunkt erfüllt. Beim Treffen mit dem BAV Ende August 2019 wird CST eine ausführlichere Darstellung von Projektstruktur und -fortschritt liefern.

### **1. Die Verlässlichkeit der Aktionärsstruktur von CST**

In der heutigen CST AG halten Schweizer Aktionäre rund 90 % des Kapitals. Grosse Schweizer Aktionäre sind unter anderen Coop, Migros, Helvetia, Die Mobiliar, SBB Cargo, Swisscom, Rhenus, Panalpina, Post, Flughafen Zürich, Mettler2Invest, SQS, Riksha Taxi, Antrimon, BKW, Geotest, Marti Gruppe, Pini, CSD Ingenieure, Pöyry, Cargo Tube, Schwendimann AG, Berninvest, Credit Suisse sowie die Basellandschaftliche und die Zürcher Kantonalbank (ZKB). Der grösste Einzelaktionär ist der französische Infrastruktur-Entwickler Meridiam mit 60 Aktien, was einem Anteil von rund 6 % des Kapitals entspricht. Mit den Kapitalzusagen ab Inkrafttreten des CST-Gesetzes ändert sich die Zusammensetzung des Aktionariats aufgrund von neu einflussendem Kapital für die Baubewilligungsphase. Dannzumal wird der Anteil von Schweizer Aktionären aus heutiger Sicht mindestens 57 % betragen, die ausländischen Anteile werden bei 43 % liegen. Damit ist gesichert, dass CST eine Schweizer Unternehmung ist und auch bleiben wird. Eine Übernahme der Infrastruktur CST durch ausländische Firmen wird nicht eintreten.

CST hat Anfang 2018 einen Betrag von CHF 100 Mio. nachgewiesen, der sich aus Equity Commitment Agreements (ECAs) in Höhe von 95,3 Mio. CHF und bereits in das Projekt geflossenen Mitteln (Seed Capital von 4.7 Mio. CHF) zusammensetzte. Seit Übergabe des Dossiers mit dem Nachweis der CHF 100 Mio. sind rund 4.7 Mio. CHF zusätzliche Mittel von Schweizer Investoren zur Verfügung gestellt worden und in die vorgezogene Realisierung des Projekts geflossen. Dies unterstreicht das Interesse und die Bereitschaft aus der Schweiz, am Aufbau des Systems CST mitzuwirken.

<b>Cargo sous terrain AG</b>	<b>Peter Sutterlüti</b>	<b>c/o Coop</b>	<b>peter.sutterluetli@cargosousterrain.ch</b>
www.cargosousterrain.ch	Präsident u. Delegierter des Verwaltungsrates	Postfach 2550 4002 Basel	Telefon +41 31 357 38 57 Mobile +41 79 300 06 79

Die chinesische Firma Dagong Global Investment Holding Group ist zum heutigen Zeitpunkt nicht Aktionärin von CST. Sie wird nach Inkrafttreten des CST-Gesetzes gemäss Equity Commitment Agreement 20 Mio. CHF investieren mit dem Ziel, CST mit Schweizer Unterstützung in China zu realisieren. Mehrere Aktionäre von CST sind sehr an diesem Exportpotenzial interessiert. Mit der Erhöhung des Aktienkapitals wird der Aktienkapitalanteil in chinesischer Hand in der Baubewilligungsphase bei 17 Prozent liegen. Dagong hat weder die Absicht noch die Möglichkeit, bei CST in der Schweiz eine dominante Rolle zu spielen. Für den Fall des Wegfalls eines ausländischen Investors hat Meridiam eine Ausfallgarantie in Höhe von 20 Mio. CHF schriftlich zugesichert (das entsprechende Schreiben liegt dem BAV vor).

## **2. Die Sicherstellung der für den Bau der 1. Etappe notwendigen Finanzierung**

Mit dem „Programme 2020“ ist CST weiter konkretisiert worden. Die künftigen Aktionäre haben ihr Engagement unterstrichen, indem sie bereits heute die vorgezogene Realisierung der City-Logistik und der IT-Plattform, aber auch die Sicherung der Hub-Standorte, das Betriebskonzept, das Energiemanagement, die Mechatronik, die Fahrzeuge und die Vorbereitung des Tunnelbaus in der Höhe von knapp 11 Mio. CHF finanzieren. Eine Folge davon ist, dass CST Ende 2019 in Olten bis sieben Mitarbeitende beschäftigen wird. Parallel zum Fundraising für das „Programme 2020“ und der vorgezogenen Realisierung von Teilprojekten der Baubewilligungsphase befasst sich CST auch mit der Sicherstellung der Finanzierung für den Bau der ersten Teilstrecke. Dafür beträgt der finanzielle Bedarf weitere 2'904 Mio. CHF, wie die aktuellen Berechnungen von CST zeigen.

Die CST AG hat zu diesem Zweck ein „Finance Committee CST AG“ mit Fachleuten aus dem Aktionariat ins Leben gerufen, um diese Mittel rechtzeitig zu sichern. In dieser Arbeitsgruppe vertreten sind die spezialisierten Firmen Basellandschaftliche Kantonalbank, Berninvest, Credit Suisse, Helvetia, Die Mobiliar, Post (PostFinance), Zürcher Kantonalbank und Meridiam. Diese werden gemeinsam bis Anfang 2020 eine Strategie zur Sicherung der benötigten Mittel für die Realisierungsphase entwickeln. Die damit zusammenhängende Eigen- und Fremdkapitalbeschaffung wird ganzheitlich geplant, um die Projektfinanzierung langfristig sicherzustellen. Das Komitee strebt optimale risikoadjustierte Renditen und Sicherheit für Investoren, die CST AG und den Bund an.

Der Zeitpunkt, zu welchem die Mittel für den Bau zur Verfügung stehen müssen, ist das Ende der Baubewilligungsphase ab 2024. CST plant auf der Basis positiver Anzeichen, mindestens 1 Mia. CHF als Eigenkapital beizubringen. Zwar nehmen die benötigten Mittel für die kommenden Phasen zu, doch sinkt zugleich das Investitionsrisiko mit jedem erreichten Meilenstein deutlich. Auch in der Realisierungsphase gilt die Prämisse, dass eine klare Mehrheit der Eigentümer an CST aus der Schweiz kommen soll. Das Komitee wird im Juli 2019 einen Vorgehensplan erarbeiten und bis im Februar 2020 den Finanzierungsplan für die Realisierung vorlegen.

## **3. Die Abstützung in der Logistik- und Transportwirtschaft**

Von Anfang an ist CST als kollaboratives System konzipiert worden, das alle interessierten Kreise in die Entwicklung und Realisierung einbezieht. CST steht u.a. allen schweizerischen Logistikanbietern offen, welche sich daran beteiligen wollen. Bis heute haben dies folgende Firmen aus der Logistik- und Transportwirtschaft getan: Panalpina, Rhenus Alpina, Dreier Transport, Rikscha Taxi, Rhyner Logistik, G. Leclerc Transport, Beda Steiner Transport, Emil Egger, DPD und Cargo24 als grösstes Schweizer Logistik Netzwerk. Dazu kommen die grossen Logistikanbieter Post und SBB Cargo. Mit Coop und Migros sowie auch Manor sind

die wichtigsten Verlagerer aus dem Detailhandel (mit bedeutender eigener Logistik) seit Anfang Teil des CST-Konsortiums. Verschiedene grosse Operateure investieren auch mit grossen Tranchen in die „100-Mio.“-(Baubewilligungs-)Phase. Somit ist ein namhafter Querschnitt der Schweizer Transport- und Logistikwirtschaft bei CST engagiert. Mit weiteren wichtigen Akteuren der Branche ist CST aktuell noch in Verhandlung über einen Eintritt ins Aktionariat.

Weitere Partner aus der Branche haben sich positiv zu CST geäussert, so unter anderem - nach einer ausführlichen Evaluation - der Logistikcluster Basel (eine Fachgruppe der Handelskammer beider Basel) und die Astag. Mit den bestehenden Partnern ist CST sehr gut aufgestellt, um eine Lösung nahe am Markt, aus den Bedürfnissen der Nutzer heraus und unter Beteiligung wesentlicher Kräfte der Transportwirtschaft und der Verlagerer zu entwickeln. Mehrere Partner aus dem Konsortium, darunter auch SBB Cargo und Rhenus, haben ihr Interesse signalisiert, das System CST mit zu betreiben und auch zu nutzen. Als Systemnutzer positioniert sich neben den Logistikern insbesondere auch der Detailhandel.

#### 4. Die Konzeption der City-Logistik-Lösung

Die City-Logistiklösung von CST hat das Potenzial, in Städten und Ballungsräumen den Lieferverkehr um bis zu 30 % und die Lärmemissionen um 50 % zu reduzieren. Sie ermöglicht eine koordinierte Belieferung von Verkaufsstellen und Endabnehmern sowie Entsorgung und Recycling auf den entsprechenden Rückwegen. Aufgrund der Verbindung mit dem Tunnelsystem von CST, welches eine effiziente Vorsortierung unterwegs erlaubt, ist die City-Logistik von CST anderen Systemen überlegen (siehe nachstehende Vergleichstabelle).

Bisherige City-Logistik-Projekte	CST City-Logistik
Konsolidierung und Sortierung am Stadtrand oder in der Stadt	Bündelung und Kommissionierung der Waren im Tunnel, Vorsortierung nach Destinationen
Viel Fläche für Lagerung und Umschlag nötig	Flächenbedarf Hub am Stadtrand bis 10x kleiner
Nur Versorgung – Entsorgung bleibt ungelöst	Versorgung und Entsorgung, weniger Verkehr in der Stadt
Halb leere Benzin- oder Dieselfahrzeuge	Volle Fahrzeuge, 100% mit erneuerbaren Energien betrieben
Beschränkte Investitionsbereitschaft, da Vorfinanzierung aus Margen der Betreiber	Investitionen von 10 Mio. CHF möglich dank Grösse des Projekts CST
Fragliche Wirtschaftlichkeit im Betrieb (Lagerkapazitäten, Verzögerungen)	Rentables System, keine Subventionen der öffentlichen Hand für den Betrieb
Isolierte Betrachtung der City-Logistik	Übergeordnete Steuerung von der Quelle bis zur Senke

Wie oben erwähnt, hat CST beschlossen, die Citylogistik im Rahmen des „Programme 2020“ bevorzugt und vorgezogen zu entwickeln. Im Rahmen einer breit abgestützten Arbeitsgruppe treiben Fachleute der beteiligten Partner die Realisierung praktischer Lösungen für eine funktionierende städtische City-Logistik voran. Dabei werden das künftige Geschäftsmodell und technische Lösungen vertieft untersucht und ab 2021 erste Praxisanwendungen auf dem Terrain realisiert, mit Pilotprojekten in den Städten Zürich und ggf. Basel und Bern. Diese sollen noch ohne Tunnelsystem einen praktischen Funktionsnachweis und Nutzen erbringen und CST den Markteintritt in der City-Logistik ermöglichen. Nach Fertigstellung des Tunnels wird CST mit seinen Partnern – dank der kontinuierlichen Beför-

derung und Bündelung von Gütern unterschiedlichster Hersteller und Abnehmer in einem Transportsystem – einen entscheidenden Vorteil bei der Umsetzung eines funktionierenden Citylogistik-Konzepts aufweisen können. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, dass sich die Konsortialpartner bzw. Aktionäre von CST in einer einmaligen Kollaboration zusammentun.

Seit April 2019 hat CST einen fest angestellten Leiter für das Teilprojekt City-Logistik. Unter dessen Leitung, unterstützt von einem weiteren CST-Mitarbeiter, bearbeitet eine Arbeitsgruppe unter Mitwirkung von 26 Partnern (darunter die Stadt Zürich) derzeit folgende Teilbereiche im Rahmen einer Studie:

- Marketing
- Smart IT
- Fahrzeuge
- Intercity-Transporte
- Standorte
- Behördliche Aspekte
- Stakeholder-Management
- Business Case
- Betreibermodell / Organisationsstruktur
- Warenfluss- und Mengenszenarien.

Nach Abschluss der Studie im Laufe des Jahres 2020 werden in allen Teilbereichen belastbare Erkenntnisse vorliegen.

## **5. Die Qualität der Projektplanung**

Die Planungsphase von CST mit dem Ziel, eine konkrete Projektierung vorzulegen, beginnt im Wesentlichen nach Inkrafttreten des CST-Gesetzes mit der Baubewilligungsphase und dauert nach heutigem Kenntnisstand etwa 5 Jahre. Infolge des im Gesetz stipulierten Plan-genehmigungsverfahrens hat sich bereits jetzt eine Arbeitsgruppe „Building Permit & Construction“ formiert, die alle notwendigen Planungsschritte zusammenträgt und auf der Zeitachse verortet. In dieser Arbeitsgruppe sind die spezialisierten Ingenieur- und Planungsfirmen CSD, Pini Ingenieure und Pöyry als Aktionäre von CST vertreten. Innerhalb von CST gibt es zu diesem Zweck eine neue Projektfunktion zur Schaffung von Planungsrecht und zur Verfahrensbegleitung. Dazu kommt als Auftragnehmer die Firma Metron, welche CST im Zuge der anstehenden Sachplanverfahren im Zusammenspiel mit Bund und Kantonen fachlich unterstützen und als Koordinator auftreten wird. Diese Zusammenarbeit hat auf verschiedenen Stufen bereits begonnen.

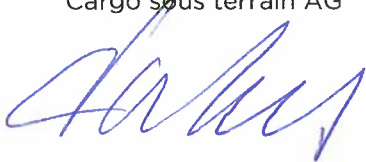
Während und nach Abschluss der gegenwärtig laufenden Konsultation nach Art. 18 Raum-planungsgesetz werden die Fachleute von CST zusammen mit den Raumplanungsfachstellen der beteiligten Kantone (sowie mit weiteren involvierten Ämtern) die Voraussetzungen schaffen, um die Sachplanverfahren ordnungsgemäss und effizient abwickeln zu können. Auch das BAV hat verdankenswerterweise angeboten, diese Arbeitsgruppe durch Erfahrungsaustausch zu unterstützen. Erste Gespräche haben bereits stattgefunden.

Mit einer fortwährenden Organisationsentwicklung ist die Unternehmung CST immer besser aufgestellt, um die künftigen Herausforderungen zu meistern. Gesamthaft hat das Projekt CST in projektorganisatorischer Hinsicht alle Voraussetzungen geschaffen, um die kommenden anspruchsvollen Phasen bewältigen zu können.

Im Namen von CST hoffen wir, mit diesen Informationen Klarheit über die Erfüllung der Bedingungen zu schaffen. Sowohl hinsichtlich der Projektorganisation als auch in Sachen Planung und Finanzierung ist CST auf gutem Weg, und es genießt die Unterstützung der Schweizer Logistikbranche und des Detailhandels. Im August wird CST dem BAV einen spezifischen Bericht zum Stand der einzelnen Teilprojekte liefern, um die Planung nachvollziehbar zu machen. Gerne stehen wir Ihnen auch davor für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Cargo sous terrain AG



Peter Sutterlütli  
Präsident und Delegierter  
des Verwaltungsrates



Daniel Wiener  
Head Investor Relations und  
Verwaltungsrat

**Kopie an:**  
GS-UVEK





**Datum 21.6.2019**

Seite 1 (6)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern

## **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Als Ingenieurunternehmung, die weltweit an innovativen Lösungen für die sich stellenden Herausforderungen arbeitet, sind wir deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird. Lärmbelastung und Abgase wirken sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und auf die Umwelt aus.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Bei der Einführung von CST ist damit zu rechnen, dass 20 Prozent, später im Vollausbau 40 Prozent des LKWs-Verkehrs auf den Strassen substituiert werden kann. Dies ist in Relation zum Gesamtverkehrsaufkommen zu sehen, welches etwa im selben Mass ansteigt wie CST neue Kapazitäten bereitstellt. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind äusserst gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke Härkingen-Niederbipp bis Zürich beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen aller 7'600 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf die transportierten Gütervolumina. Die Mehrheit an der CST AG ist klar in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierbei ist entscheidend, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt und im Sinne der Realisierung ausgestaltet werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des Landes.

Freundliche Grüsse



Marcel Winter  
Geschäftsführer



Richard Säggerer  
Senior Legal Counsel

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich, insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen.

CST entspricht zudem einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nutzt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für das grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separat eine Bewilligung einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig. Für die Kantone ist der frühe Einbezug bei der Planung nur von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen und stehen während des ganzen Prozesses in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden.

Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**  
**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Bund und Kantone können sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheidungskompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten. Es sollte deshalb auch möglich sein, die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung im Rahmen des Sachplanverfahrens genau zu bestimmen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist für uns nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren grundsätzlich für effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer

Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr mit der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.



CH-3003 Bern, PUE, Fas

Per E-Mail

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
(UVEK)

Versand ausschliesslich per E-Mail an:

**finanzierung@bav.admin.ch**

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: GP 35/19 OS: 345-3

Kontakt: S. Fankhauser / S. Hadorn

**Bern, 10. Juli 2019**

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) - Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Preisüberwachung hat von der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Kenntnis genommen und nimmt dazu fristgerecht wie folgt Stellung:

### **Antrag Preisüberwachung**

Art. 4 Abs. 3 UGüTG ist wie folgt anzupassen:

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Gewährung des Zugangs;
- b. die Zugangsvereinbarungen;
- c. die Berechnung des Preises.

### **Begründung**

Der Förderverein Cargo Sous Terrain (CST) ist ein privatrechtlich initiiertes und organisiertes Projekt. Es werden keine finanziellen Mittel des Bundes für das Gütertransportsystem von CST vorgesehen. Im Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG; SR 742.104) ist nun vorgesehen, dass



die künftige Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom)<sup>1</sup> bei Streitigkeiten bezüglich der Gewährung des Zugangs, der Zugangsvereinbarung und *der Berechnung der Preise* zu entscheiden hat (vgl. Art. 4 Abs. 3 UGüTG).

Gemäss der wettbewerbspolitischen Konzeption des Preisüberwachungsgesetzes (PüG; SR 942.20) hat der Preisüberwacher die Konsumenten und die Wirtschaft vor missbräuchlichen Preisen, die ihre Ursache in fehlendem Wettbewerb haben, zu schützen. Eine der Hauptaufgaben des Preisüberwachers besteht denn auch darin, missbräuchliche Preiserhöhungen zu verhindern resp. missbräuchliche Preisbeibehaltungen von marktmächtigen Unternehmen zu beseitigen (vgl. Art. 8ff. PüG).

Bei Preisen, die von einer politischen Behörde (Exekutive oder Legislative) des Bundes, der Kantone oder der Gemeinden festgesetzt oder genehmigt werden und bei Preisen, die bereits aufgrund anderer bundesrechtlicher Vorschriften überwacht werden, beschränkt sich die Kompetenz des Preisüberwachers auf ein Empfehlungsrecht (vgl. Art. 14 und 15 PüG).

Es ist davon auszugehen, dass trotz der Zuständigkeiten der RailCom grundsätzlich von einer parallelen Anwendung von wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen (PüG und KG) und dem UGüTG auszugehen ist. Die der RailCom in Art. 4 Abs. 3 zugewiesene Zuständigkeit führt jedoch dazu, dass die Preisüberwachung lediglich über ein Empfehlungsrecht verfügt. Die Preise unterirdischer Gütertransporte sind damit einer Missbrauchsprüfung gemäss Art. 8ff. PüG nicht zugänglich – und dies obwohl das vorgesehene System für die auf dem vor- und nachgelagerten Markt tätigen Unternehmen Potenzial für eine marktmächtige, wenn nicht sogar marktbeherrschende Stellung birgt.

Eine solch sektorspezifische Preisregulierung erachtet die Preisüberwachung aus mehreren Gründen für ungeeignet. Einerseits verfügt die Preisüberwachung über eine bestehende Praxis zur Beurteilung von Preisen marktmächtiger Unternehmen. Andererseits bietet eine Entflechtung in Form einer sektorübergreifenden Regulierung besser Gewähr, dass keine Regulierungsprivilegien entstehen können. Zudem steht diese Bestimmung der gängigen Praxis für Regulierungsbehörden entgegen: Auch bei der Umbenennung und Neupositionierung der heutigen PostCom hat man darauf verzichtet, die Preis(missbrauchs)prüfung ebenfalls dort anzusiedeln. Analog zur RailCom beaufsichtigt sie den schweizerischen Postmarkt, wacht darüber, dass die Versorgung in hoher Qualität erfolgt und *sichert einen fairen Wettbewerb*. Analog dazu erhält die RailCom mit OBI ihrerseits zusätzliche Kompetenzen, um den diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten. Die Stärkung der SKE nach ihrer Umbenennung in RailCom kann angesichts ihrer Kompetenzen zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs auch ohne Kompetenz zur Berechnung der Preise klar bejaht werden. Diese Kompetenz sollte (weiterhin) bei der Preisüberwachung angesiedelt bleiben.

---

<sup>1</sup> Im Fokus des Bundesgesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) stehen die Überführung der Trassenvergabestelle (TVS) in eine unabhängige Anstalt des Bundes mit zusätzlichen Kompetenzen. Diese Kompetenzen umfassen sich auch die Schaffung einer gesetzlichen Basis für Systemführerschaften, die Einräumung von Mitwirkungsrechten für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Fahrplan- und Investitionsplanung und die *Stärkung der Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE) sowie deren Umbenennung in RailCom* (vgl. [https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3070/Bahninfrastruktur\\_Erl.-Bericht\\_de.pdf](https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3070/Bahninfrastruktur_Erl.-Bericht_de.pdf)).





Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung. Meine Mitarbeiterin, Frau Stephanie Fankhauser ([stephanie.fankhauser@pue.admin.ch](mailto:stephanie.fankhauser@pue.admin.ch), 058 462 20 77) steht Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Meierhans  
Preisüberwacher

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

<b>GS / UVEK</b>
13. JUNI 2019
Nr.

Basel, 12. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz

stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber

geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung

nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.



**Art. 5**

Keine Bemerkungen.

**Art. 6****Abs. 1**

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

**Antrag 2****Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

**Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

**Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> ~~Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen.~~ Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

**Antrag 6****Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

**Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

**Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

**Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

**Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

### Antrag 7

#### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

#### Art. 23

Keine Bemerkungen.

#### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

### Antrag 8

#### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

#### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9****Art. 25 Rückbau**<sup>1</sup>(...)<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung***Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

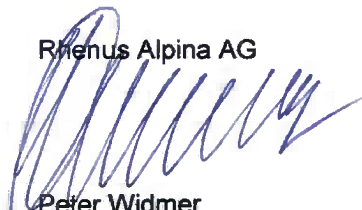
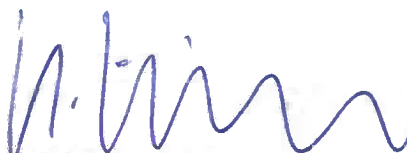
Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Rhenus Alpina AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Peter Widmer'.Peter Widmer  
Mitglied des VerwaltungsratesA handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andreas Stöckli'.Andreas Stöckli  
CEO

<b>GS / UVEK</b>
17. JUNI 2019
Nr.



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Zürich, 13. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen

Walter Rhyner AG, Binzring 11, 8045 Zürich  
T 044 457 77 88, F 044 457 77 89  
www.rhynerlogistik.ch



sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und



des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung



nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.



Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.



- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

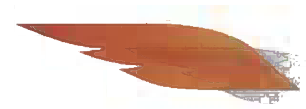
Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**  
**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup>(...)

<sup>3</sup>(...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.



Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Walter Rhyner AG**

  
Hansruedi Pfister  
CFO

  
Stefan Greub  
CEO



Rikscha Taxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

**GS / UVEK**

**- 8. JULI 2019**

Nr.:

Eidgenössisches Departement für Umwelt  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-30003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Kontaktperson: Pascal Nydegger  
Telefon Direkt: +41 (0)31 371 17 17  
Email: pascal.nydegger@rikschataxi.ch

Datum: 05. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge wie Rikschas, Lastenräder etc. zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Fahrzeugentwickler, CityLogistik Spezialisten sowie Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen



Rikscha Taxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Interessen des Unternehmens wahr. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. **Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?**

Rikscha begrüsst das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Rikschataxi ist mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantongrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.



Rikscha Taxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren,

das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle





Rikschataxi Schwelz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in

eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



Rikscha Taxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
Info@rikschataxi.ch

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

Rikscha befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

#### Art. 5

Keine Bemerkungen.

#### Art. 6

##### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.  
Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

#### Antrag 2

##### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

##### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

##### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde

CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine

Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### Antrag 5

##### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.



Rikscha Taxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.





Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht

nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

#### Antrag 7

##### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

##### Art. 23

Keine Bemerkungen.

##### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

#### Antrag 8

##### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)



Rikschataxi Schweiz AG  
Wabernstrasse 41, 3007 Bern  
+41 (0) 31 371 17 17  
info@rikschataxi.ch

#### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die

Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

#### Antrag 9

##### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

#### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

freundliche Grüsse

Pascal Nydegger  
Geschäftsleitung

Dominique Nydegger  
Geschäftsleitung

Eidgenössisches Departement für Umwelt  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-30003 Bern  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Kontaktperson: Pascal Nydegger  
Telefon Direkt: +41 (0)31 371 17 17  
Email: [pascal.nydegger@rikschataxi.ch](mailto:pascal.nydegger@rikschataxi.ch)

Datum: 05. Juli 2019

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.



Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.


Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse  
**Schlossberg Thun AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident



Ivo Sonderegger  
Verwaltungsrat



CHGEOL, Dornacherstrasse 29, 4500 Solothurn

Generalsekretariat UVEK  
Bundesamt für Verkehr  
Mühlestr. 6  
3063 Ittigen



Geschäftsstelle  
Dornacherstrasse 29  
4500 Solothurn  
Telefon 032 625 75 75  
e-mail [info@chgeol.org](mailto:info@chgeol.org)  
[www.chgeol.org](http://www.chgeol.org)

Solothurn, 24. Juni 2019

### **Vernehmlassung Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Der Schweizer Geologenverband CHGEOL vertritt als Berufsverband die Interessen von 500 Geologinnen und Geologen aus Privatwirtschaft, Verwaltungen und Hochschulen. Ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport wird im Grundsatz begrüsst. Ebenso erachten wir das vorgeschlagene Vorgehen mittels Plangenehmigungsverfahren als sinnvoll, denn ohne ein solches Gesetz ist ein Projekt wie Cargo-sous-terrain undenkbar.

Das geplante Gesetz zeigt aber auch, dass die Raumplanung im Untergrund von grosser Dringlichkeit ist. Denn erstens ist ein Grossprojekt, welche verschiedene Kantone tangiert, ohne Bundesbeteiligung kaum machbar. Zum anderen wird mit dem geplanten Vorgehen nicht Rücksicht genommen auf zukünftige Nutzungen des Untergrundes, die ggf. eine übergeordnete Priorität für die Gesellschaft aufweisen. So gilt die Devise «First come, first serve» auch in diesem Fall. Und zudem wird es nicht bei jedem Grossprojekt, welches mehrere Kantone tangiert, möglich sein, ein Gesetz zu etablieren. Wir empfehlen deshalb dringend, die Raumplanung im Untergrund anzugehen.

Mit freundlichen Grüssen



Monica Vogel  
Präsidentin CHGEOL

Zürich, 26. Juni 2018

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkatalogs dar.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive script.

Florian Brunner  
Projektleiter Fossile Energien & Klima

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

Die Idee von Cargo Sous Terrain (CST) als ein alternatives Gütertransportsystem stösst bei uns auf Interesse. Unter der Bedingung, dass der Gütertransport in CST einen deutlich geringeren Energieverbrauch ausweist, sehen wir darin die Chance, Güter, die heute überwiegend auf der Strasse transportiert werden, in ein ressourcenschonenderes System zu verlagern. Als Ergänzung zur Schiene könnte so ein zweites umweltschonendes Gütertransportsystem entstehen. CST sieht vor, eine unterirdische Transportanlage zu errichten, innerhalb derer die Bündelung und Sortierung der Güter bereits in der Anlage selber stattfinden kann. Dies kann oberirdisch Platz sparen, da keine grossen Logistikzentren nötig sind. Zudem ermöglicht die Bündelung der Güter, die Feinverteilung effizienter vorzunehmen und damit Fahrten in den Städten zu verringern. Die elektrische Beförderung, die automatische Sortierung und die gebündelte Auslieferung sehen wir als Chance, damit CST als energieeffizientes Gütertransportsystem den CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken kann.

Unsere Zustimmung zu CST gilt allerdings nur unter der Voraussetzung, dass CST gemäss dem vorliegenden Konzept einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Da die Erstellung eines solchen Systems voraussichtlich ziemlich aufwändig und energieintensiv sein wird, wäre es ferner angebracht, die Frage nach der grauen Energie (bzw. grauen Emissionen) zu stellen. Für einen definitiven Zustimmungs-Entscheid wären Berechnungen des Bundes zur grauen Energie bei der Erstellung eine wichtige Grundlage. Erst wenn bekannt ist, in welchem Zeitraum sich ein solches Projekt energetisch amortisiert, kann abgeschätzt werden, ob es sich überhaupt lohnt verglichen mit dem überirdischen Gütertransport auf der Schiene und der Strasse.

Das vorliegende Konzept ist eine begrüssenswerte Stossrichtung. Allerdings ist es nicht bindend. Es ist daher von zentraler Wichtigkeit, dass Vorgaben gemacht werden, um sicher zu stellen, dass die Versprechen von CST im Bereich der Nachhaltigkeit eingehalten werden müssen.

**2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja

**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)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlagen in den Bereichen Plangenehmigungsverfahren, Sachplan und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen einverstanden. Es ist einleuchtend, dass der Bund den Bau und Betrieb der Anlage von CST nicht finanziell unterstützt, zumal CST keine finanzielle Unterstützung anstrebt. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, die Rolle der

Plangenehmigungs- und Aufsichtsbehörde wahrzunehmen. Dennoch sehen wir den absoluten Ausschluss einer finanziellen Beteiligung kritisch. Wird ein aufwändiges Bauwerk wie CST erstellt, so muss auch der langfristige Betrieb sichergestellt sein. Für den Fall eines Konkurses des Betreiber-Unternehmens ist ein Konzept nötig, wie die Infrastruktur weiter betrieben werden kann. Es ist hochgradig ineffizient, eine teure und aufwendige Infrastruktur zu erbauen, und diese im Fall eines Konkurses still zu legen oder zurück zu bauen. Wir fordern aus diesem Grund, dass für den Fall eines Konkurses von CST ein alternatives Szenario ausgearbeitet wird, welches nicht den Rückbau der Anlage vorsieht, sondern einen Weiterbetrieb durch den Bund oder ein durch den Bund mandatiertes Unternehmen ermöglichen würde. Allenfalls wäre zu prüfen, ob dem Bund ein Vorkaufsrecht der Infrastruktur zukommen würde, falls CST den Betrieb einstellen und die Anlage veräussern würde.

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

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja

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

Ja

##### **c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja

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

Siehe Ausführungen zu Punkt 3.

#### **5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

##### **a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir begrüssen insbesondere die Schaffung des Art. 9 Abs. 2 wonach der Bundesrat Vorschriften über den Bau und Betrieb erlassen kann, insbesondere zum Schutz der Umwelt (u.a.).

Wir sind interessiert an CST unter der Voraussetzung, dass weitere Abklärungen bzw. Berechnungen zur grauen Energie bei der Erstellung gemacht und

publiziert werden (idealerweise durch den Bund) und dass die Anlage einen geringen Energieverbrauch ausweist und ressourcenschonend geplant und umgesetzt wird. Das Konzept, wie es heute vorliegt, ist allerdings weder vollständig ausgereift noch bindend. Wir sehen das Risiko, dass CST viele ihrer jetzigen Versprechen in Bezug auf die Nachhaltigkeit brechen kann, ist die Anlage einmal errichtet. Es ist daher wichtig, dass Garantien geschaffen werden. Insbesondere:

Die Umweltbilanz von CST hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab, mit welchem das System betrieben wird. Heute versprechen die Projektanten von CST, das ganze System ausschliesslich mit Ökostrom zu betreiben. Der Ökostrom müsste nachweislich aus erneuerbaren Energiequellen stammen (Zertifizierung), eine andere Stromquelle würde die Ökobilanz deutlich verschlechtern.

Das City-Logistik-Konzept muss konkretisiert werden. CST verspricht, durch die Bündelung der Güter und die Auslieferung in Elektrotransportern, die City Logistik zu verbessern. Dies soll zu einer Verringerung der Fahrten und zu einer insgesamt besseren Ökobilanz führen. Dieses Ziel begrüssen wir. Jedoch besteht auch hier das Problem, dass nötige Garantien fehlen, da das Konzept weder genügend ausgereift noch bindend ist. CST *muss* aus unserer Sicht zu einer effizienten und ressourcenschonenden Feinverteilung beitragen. Entsprechende Garantien und Kontrollmechanismen müssen geschaffen werden.

Wir erwarten von Seiten des Bundesrats, dass er diese Sicherheiten schafft, indem entsprechende Vorschriften gemäss Art. 9 Abs. 2 erlassen werden. Wir vertreten zudem die Ansicht, dass für Gütertransportsysteme nicht ein eigener Sachplan zu schaffen ist. Vielmehr sollen sie in den Sachplan Verkehr integriert werden. Dieser Zugang ist dem Bestreben zuträglicher, alle Verkehrsmittel als ein System mit komplementären Teilen zu begreifen.

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

Uns fehlt eine Gesamtsicht, wie sich der Gütertransport langfristig entwickeln soll. Die Schweiz hat das Klima-Abkommen von Paris unterzeichnet. Sie verpflichtet sich damit, bis spätestens 2050 aus den fossilen Energien auszusteigen. Welche Ziele konkret für den Verkehr gelten, und wie diese erreicht werden sollen, ist zurzeit allerdings völlig offen. Der Bundesrat geht in den Szenarien zur Verkehrsentwicklung offensichtlich von einem steten Wachstum aus. Es fehlt jegliche Vision, wie das Wachstum gebremst werden soll. Um aus den fossilen Energien auszusteigen ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, die das Verkehrsvolumen – auch des Güterverkehrs – verkleinern. Vor diesem Hintergrund sind wir der Ansicht, dass mit der Realisierung von CST weitere Ausbauten von Autobahnen obsolet werden. Zudem sollten Massnahmen getroffen werden, um das Wachstum des Strassengüterverkehrs zu bremsen und die Verlagerung voran zu treiben, wie beispielsweise durch die Erhöhung der LSVA. Im Rahmen einer Gesamtvision, wie sich der Energieverbrauch im Verkehr deutlich reduzieren lässt, sollten zudem weitere Massnahmen erarbeitet werden.

Wir erachten es deshalb als zwingend notwendig, dass der Bundesrat eine klare Vision aufstellt für einen energieeffizienten, umweltverträglichen und ressourcen-

schonenden Verkehr der Zukunft, in Einklang mit den Klimazielen. Bis spätestens 2050 muss die vollständige Dekarbonisierung des Güterverkehrs erreicht werden. Die Errichtung einer neuen Gütertransportinfrastruktur soll der Verlagerung des Güterverkehrs auf effiziente Infrastrukturen dienen, nicht der ungebremsten Ausweitung des Güterverkehrs. Wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen für einen unter-irdischen Gütertransporttunnel geschaffen werden, ist es zudem wichtig, auch die Pflicht zur Bündelung von Funktionen einzubeziehen, wie zum Beispiel die Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen.

Die Mobiliar, Direktion Bern, Postfach, 3001 Bern

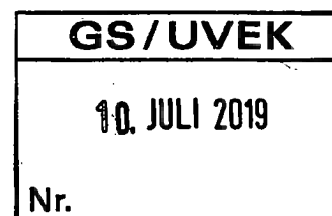
Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Ihre Ansprechpartnerin

**Belinda Walther Weger**

Telefon 031 389 62 83  
belinda.waltherweger@mobiliar.ch

Bern, 9. Juli 2019



## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport: Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Geschätzte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der ordentlichen Vernehmlassung zum Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung nehmen zu können.

### **1. Die Mobiliar**

#### **Die Gruppe Mobiliar**

Jeder dritte Haushalt in der Schweiz ist bei der Mobiliar versichert. 79 Unternehmer-Generalagenturen mit eigenem Schadendienst garantieren an rund 160 Standorten Nähe zu den inzwischen mehr als 2 Mio. Kunden. Die Schweizerische Mobiliar Versicherungsgesellschaft AG ist in Bern, die Schweizerische Mobiliar Lebensversicherungs-Gesellschaft AG in Nyon domiziliert. Zur Gruppe gehören ferner die Schweizerische Mobiliar Asset Management AG, die Schweizerische Mobiliar Services AG, die Protekta Rechtsschutz-Versicherung AG, die Protekta Risiko-Beratungs-AG, die Mobi24 Call-Service-Center AG und die XpertCenter AG, alle mit Sitz in Bern sowie Trianon AG mit Sitz in Renens und SC, SwissCaution SA mit Sitz in Bussigny.

Die Mobiliar beschäftigt in den Heimmärkten Schweiz und Fürstentum Liechtenstein über 5000 Mitarbeitende und bietet 342 Ausbildungsplätze an. Sie ist die älteste private Versicherungsgesellschaft des Landes und seit ihrer Gründung 1826 genossenschaftlich verankert.

### **2. Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Die Mobiliar hat bereits in die Machbarkeitsstudie von Cargo sous terrain investiert. Die anstehende Baubewilligungsphase wird sie als grösste Schweizer Investorin bei Annahme des Gesetzes unterstützen. Wir sind überzeugt, dass das innovative Projekt CST einen weiteren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Schweiz leistet.

# die Mobiliar

Die Mobiliar begrüsst ausdrücklich die Schaffung einer rechtlichen Grundlage. Das Gesetz ist die Voraussetzung für die Realisierung des neuen Gesamtlogistiksystems und trägt wesentlich zur Rechts- und Planungssicherheit bei, welche für die private Investitionsbereitschaft unablässig sind.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Der innovative, bisher im grossen Stil noch wenig erprobte Ansatz des unterirdischen Transports von Gütern könnte sich zum zukunftsweisenden Lösungsansatz für viele sich abzeichnende Herausforderungen unserer künftigen Gesellschaft entwickeln mit Pioniercharakter für die Schweiz.

Als institutionelle Kapitalanlegerin übernimmt die Mobiliar Verantwortung und investiert in nachhaltige Infrastrukturprojekte. In der Schweiz ist dies bisher nur begrenzt möglich: Viele Schweizer Infrastrukturen sind – im Vergleich mit dem Ausland - in öffentlicher Hand und somit dem Kapitalmarkt nicht oder nur begrenzt zugänglich.

Weitere Gründe sprechen aus Sicht der Mobiliar für CST:

**Reduktion von Emissionen:** Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren. Damit wirkt sich CST positiv auf die Lebensqualität von Mensch und Umwelt aus. Das Projekt trägt wesentlich zur Reduktion von Emissionen (Lärm, Schadstoffe, etc.) bei. Alleine auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Einen nachhaltigen und positiven Einfluss wird CST auch auf Raumplanung bezüglich Strassen und Schienen haben und leistet einen Beitrag an die Versorgungssicherheit der Städte.

**Veränderte Risikofaktoren:** Verstopfte Strassen und Schienen beeinflussen und verändern die Risikofaktoren für den Strassenverkehr/-Transport und für die den Verkehrswegen angrenzenden Gebiete und Menschen. Durch die Verschiebung von Transporten unter die Erde entstehen Chancen, gewisse Risiken positiv zu verändern.

**Innovatives Digitalisierungsprojekt:** CST leistet weiter einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie. Dadurch eröffnen sich neue Potenziale, welche die Lebensqualität der Allgemeinheit erhöhen.

**Privatwirtschaftlich getragen:** Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt. Das Projekt ist in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es aber entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit



schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Zu den Fragen im Einzelnen sowie den Hinweisen zu den einzelnen Gesetzesartikeln verweisen wir auf die beiliegende Stellungnahme von CST, welche wir vollumfänglich teilen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer zustimmenden Vernehmlassungsantwort.

Die Mobiliar



Markus Hongler  
Präsident des Verwaltungsrates



Sven Rump  
Leiter Asset Management / Leiterin Public Affairs

---

**Cargo sous terrain AG, c/o Coop, 4002 Basel**

---

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die

---

<b>Cargo sous terrain AG</b>	<b>Peter Sutterlüti</b>	<b>c/o Coop</b>	<b>peter.sutterluetli@cargosousterrain.ch</b>
<a href="http://www.cargosousterrain.ch">www.cargosousterrain.ch</a>	Präsident u. Delegierter des Verwaltungsrates	Postfach 2550 4002 Basel	Telefon +41 31 357 38 57 Mobile +41 79 300 06 79

---

Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## **Art. 5**

Keine Bemerkungen.

## **Art. 6**

### *Abs. 1*

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### **Antrag 2**

#### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### *Abs. 2*

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### *Abs. 3*

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der ~~gesetzten~~ Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

#### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

#### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.



Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

##### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

**Antrag 6**

**Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

**Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

**Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

**Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

**Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

**Antrag 7**

**Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

**Art. 23**

Keine Bemerkungen.

**Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

**Antrag 8**

**Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

**Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

**Betriebsbewilligung**

*Betriebsbewilligung*

Das UGüTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

**Antrag 10**

Im UGüTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 9. Juli 2019

[laurens.abu-talib@usic.ch](mailto:laurens.abu-talib@usic.ch) | T 031 970 08 88

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG). Stellungnahme der usic**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu der oben genannten Vorlage danken wir Ihnen.  
Gerne setzen wir Sie im Folgenden von unserer Position in Kenntnis.

### **Die usic stimmt der Vorlage grundsätzlich zu.**

Die usic begrüsst ausdrücklich, dass der Bund mit dem vorliegenden Entwurf versuchen will, die Koordination zwischen den Kantonen im Hinblick auf die Nutzung des Untergrundes zu verbessern. Damit könnte der Grundstein für weitere innovative Infrastrukturprojekte in der Schweiz gelegt werden.

Der vorliegende Entwurf ist aber in mehrerer Hinsicht einerseits zu eng und andererseits zu weit gefasst. So würde die usic die Schaffung eines allgemeinen Plangenehmigungsverfahrens für kantonsübergreifende Projekte im Untergrund begrüssen, nicht nur spezifisch für den unterirdischen Gütertransport.

Unsere Antworten zu den einzelnen Themen finden Sie im beiliegenden Antwortkatalog.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die wohlwollende Berücksichtigung unserer Position.

Freundliche Grüsse


**USIC**

Der Präsident



Bernhard Berger  
Dipl. Bauing. ETH

Der Geschäftsführer



Dr. Marie Marti  
Rechtsanwalt

### **Die usic**

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmen mit gut 14 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttogehaltsumsatz von über 2,4 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmen der usic sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist die usic der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

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

Teilweise. Die geringe geographische Grösse der Schweiz und das anwachsende Verkehrs- und Gütertransportaufkommen machen den Untergrund zu einer langfristig attraktiven Alternative, um Bau- und Kulturland an der Oberfläche erhalten zu können. Zu beachten ist jedoch, dass die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz in den Städten und Agglomerationen liegen, zu deren Lösung CST kaum einen Beitrag leistet.

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja. Weil der Untergrund Teil der kantonalen Hoheit darstellt, würden kantonsübergreifende unterirdische Projekte ohne die Unterstützung des Bundes nur schwer oder kaum realisierbar. Das vorgeschlagene Plangenehmigungsverfahren lässt den Kantonen mehr Spielraum als dasjenige, welches im Eisenbahngesetz vorgesehen ist.

### **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)?**

Teilweise. Die eigenständige Integration in den Sachplan Verkehr erlaubt eine ganzheitliche und langfristige Betrachtung. Im Rahmen des Verfahrens werden die Anliegen der Kantone ebenfalls angemessen berücksichtigt. Da es sich im konkreten Fall um eine privatwirtschaftliche Initiative handelt, wäre eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht angebracht.

Dennoch geht die Gesetzgebung in vielen Teilen zu weit, indem diese zusätzlich zum Plangenehmigungsverfahren den Betrieb und die Zugangsbedingungen regelt und damit in den privatwirtschaftlichen Markt eingreift. Viele Bestimmungen bedürfen einer vertieften Abklärung, um eine ordnungspolitisch angemessene Vorlage zu schaffen. Insbesondere ist zu prüfen, in welchen Aspekten noch stärker auf bereits bestehende Rechtsgrundlagen zurückgegriffen werden kann.

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

#### ***a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?***

Teilweise. Für die usic steht die Schaffung eines allgemeinen, kantonsübergreifenden Planungsinstruments im Vordergrund. Der vorliegende Entwurf soll zwar im Hinblick auf den Gütertransport im Untergrund allgemeingültig sein, was die usic ausdrücklich begrüsst. Dennoch bleibt die Anwendung auf Gütertransportdienstleistungen beschränkt. Die Ausgestaltung der Vorlage lehnt sich stark an die Bedürfnisse von CST an. Dies ist aufgrund fehlender Alternativen durchaus verständlich, jedoch birgt dies auch die Gefahr einer unbeabsichtigten Spezialgesetzgebung.

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

Ja. Durch die Vorgabe von Planungsräumen lässt sich eine gesamtheitliche Linienplanung gewährleisten, während die Kantone über den Spielraum verfügen, gemäss den lokalen Gegebenheiten die konkrete Lage der Anlagen und Linienführung festzulegen. Dadurch erhalten die Kantone mehr Gestaltungsspielraum als zum Beispiel im Rahmen des Eisenbahngesetzes, gemäss welchem der Bund die Linienführung selbst festlegen kann und die Kantone lediglich anhören muss.

***c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?***

Ja. Die Verkehrserschliessung ist in der Regel nicht kantonsübergreifend und deshalb in der Kompetenz der jeweils betroffenen politischen Ebene zu behalten.

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

Nein. Die Kriterien für den Rückbau müssen anderweitig geregelt werden. Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens ist bereits ein Rückbaukonzept inkl. Grobkostenschätzung vorzulegen.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

***a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?***

Die usic begrüsst ausdrücklich, dass der Bund mit dem vorliegenden Entwurf versuchen will, die Koordination zwischen den Kantonen im Hinblick auf die Nutzung des Untergrundes zu verbessern. Damit könnte der Grundstein für weitere innovative Infrastrukturprojekte in der Schweiz gelegt werden. Im Zusammenhang mit dem privatwirtschaftlichen Charakter der Unternehmung stellen sich jedoch mehrere Fragen. So ist das Enteignungsrecht diesbezüglich kritisch zu betrachten. Ebenso die Begründung des Diskriminierungsverbotes, wonach dieses Voraussetzung für die Ausübung des Enteignungsrechts ist und gleichzeitig verhindern soll, dass mehrere Parallelsysteme erstellt werden, während der Entwurf die Erstellung mehrerer Anlagen zulässt bzw. nicht ausschliesst.

Die usic begrüsst zwar die Beibehaltung der Anforderung eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Transportsystem, sofern dieses über eine (quasi-) monopolartige Stellung verfügt. Insgesamt sollte der Bund die Regelung jedoch darauf beschränken, das Durchleitungsrecht im Untergrund kantonsübergreifend zu regeln.

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

Nein.



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Kontakt **André Olschewski**  
E-Mail **a.olschewski@svgw.ch**  
Telefon **+41 44 288 33 67**  
Abteilung **Wasser**

Zürich, 2. Juli 2019

## **Vernehmlassung zum Gesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Verein des Gas- und Wasserfaches SVGW ist der nationale Fachverband der Schweizer Wasserversorgungsunternehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen und dabei die Anliegen der Trinkwasserversorger darlegen zu können.

Es ist grundsätzlich begrüssenswert, dass mit innovativen Ideen versucht wird, die grossen Herausforderungen im Bereich der Logistik anzugehen und die stark belastete Verkehrsinfrastruktur zu entlasten. Da der aufgezeigte Lösungsansatz auf unterirdische Gütertransportsysteme angewiesen ist und diese das Grundwasser tangieren würden, möchten wir hier unsere Anliegen darlegen:

In der Schweiz werden ca. 80% des Lebensmittels «Trinkwasser» aus Quell- und Grundwasserressourcen gewonnen. Die Trinkwasserressourcen, v.a. das Grundwasser, werden bereits heute stark durch verschiedene Einflüsse aus Siedlung, Verkehrswegebau oder der Landwirtschaft gefährdet. Für die sichere Bereitstellung von Trinkwasser führt dies zum Teil zu starken Beeinträchtigungen und Herausforderungen hinsichtlich Qualität, Temperatur aber auch Menge. Dies ist insbesondere im Mittelland der Fall, wo einerseits der Grossteil der Bevölkerung lebt und auch das Gewerbe mit Trinkwasser versorgt werden muss. Gleichzeitig liegen in diesem Gebiet auch die wichtigsten Grundwasserleiter und es bestehen intensive Raumnutzungen durch diverse Infrastrukturen. Auch die Trasse einer neuen Gütertransportform auf Basis des Projekts von Cargo sous terrain (CST) würde in diesem Bereich zu liegen kommen.

Ihre Fragen in der Vernehmlassung zum Gesetz über den unterirdischen Gütertransport beantworten wir wie folgt:

### **Frage 1 zum Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von CST:**

Der SVGW äussert sich nicht zu Fragen der Verkehrsumlagerung.

Hingegen stellen wir die Frage, ob und in welchem Ausmass der Transport von Gefahrgütern im CST zugelassen würde und insbesondere, ob eine Verlagerung von Gefahrguttransporten in das CST gefördert oder gar gefordert würde.

**Frage 4 zur vorgeschlagenen Lösung:**

Der SVGW hat gegenüber einer solchen Lösungsidee aus Sicht Schutz der Trinkwasserressourcen grosse technische und ökologische Vorbehalte und steht dem Vorhaben skeptisch gegenüber:

- Eine gewisse Drainagewirkung der technischen Anlagen auf das Grundwasser wäre selbst bei weitgehenden Vorsichtsmassnahmen nicht zu vermeiden.
- Tunnel, Schächte, Bauvorgang: Der Bau der notwendigen Tunnel und Schächte würde wichtige Deckschichten durchstossen und ihre Schutzfunktionen gegen Verunreinigungen zerstören; mit CST würden die Grundwasserressourcen flächig qualitativ und mengenmässig gefährdet.
- Ebenso würde ein verstärkter Wärmeaustausch über die Anlagen eintreten, welcher das Grundwasser weiter erwärmt. Eine Erwärmung des Grundwassers ist unbedingt zu vermeiden, da unkontrollierbare chemische Prozesse induziert werden könnten.
- Während der Bau- und Betriebsphase besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in den Untergrund und ins Grundwasser gelangen könnten. Insbesondere im Brandfall (Stichwort: Gefahrguttransporte) in den Anlagen könnte belastetes Wasser austreten.
- Es ist technisch kaum möglich, einen Rückbau einer derart umfassenden unterirdischen Anlage so umzusetzen, dass der Urzustand wiederhergestellt werden könnte. So lassen sich z.B. baulich induzierte Setzungen oder chemische Veränderungen des Grundwassers nicht mehr rückgängig machen. Eine realistische Äufnung eines Rückbaufonds würde die finanzielle Rentabilität von CST von Beginn an scheitern lassen.

Die in den Erläuterungen angegebenen Hinweise zu den Auswirkungen von CST auf das Grundwasser sind sehr knapp. Die Aussage, dass keine Grundwasserschutzzonen und Grundwasserfassungen betroffen sind, kann daraus nicht abgeleitet werden. Aus Sicht der Trinkwasserversorger müssen bestehende Fassungen und Schutzzonen gesichert sowie aus Sicht der Versorgungssicherheit alle notwendigen Areale und Ressourcen für eine sichere Versorgung der Bevölkerung in Zukunft mit dem Lebensmittel «Trinkwasser» vor Gefahren geschützt werden.

**Frage 5 zu weiteren Rückmeldungen:**

Ein Vorhaben dieser Grössenordnung sollte vor der Erarbeitung eines Gesetzes vertieft auf Machbarkeit und Auswirkungen (v.a. raumplanerisch, verkehrstechnisch oder finanziell) geprüft werden, u.a. im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfaches SVGW

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Sager'.

Martin Sager  
Direktor

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

André Olschewski  
Vizedirektor, Bereichsleiter Wasser

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

**Schwendimann AG**  
Dammweg 53  
3053 Münchenbuchsee  
Telefon 031 868 06 80  
Fax 031 868 06 85  
info@schwendimann.ch  
www.schwendimann.ch

finanzierung@bav.admin.ch

Münchenbuchsee, 4. Juli 2019

## **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) möchten wir Ihnen herzlich danken. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

### **Zur Schwendimann AG**

Die Schwendimann AG ist die grösste private Anbieterin im Bereich Abfallentsorgung im Grossraum Bern. Die traditionsreiche Firma hat über 80 Jahre Erfahrung mit der Entsorgung von Abfällen aller Art. Zu den Kunden zählen heute Gemeinden sowie private Organisationen und Eventveranstalter. Im Jahr 2012 hat die Schwendimann AG ihr Wirkungsfeld mit der vollelektrischen Entsorgungslösung System-Alpenluft zudem bis auf Zermatt ausgeweitet.

Als innovatives Unternehmen und langjähriges Swisscleantech-Mitglied setzen wir uns seit Längerem für eine saubere und enkeltaugliche Zukunft ein. So sammeln wir z.B. mit unserem umweltfreundlichen System-Alpenluft in der Gemeinde Zermatt sämtliche Abfälle und Wertstoffe nahezu CO<sub>2</sub>-neutral. Im Vergleich zur vorherigen, herkömmlichen Kehrriechtabfuhr, konnte die Gemeinde Zermatt damit bis heute schon 1000 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Dank weiteren Optimierungen werden wir ab 2023 in Zermatt die Kehrriechtabfuhr zu 100 % mit erneuerbaren Energien betreiben.

Die Schwendimann AG bleibt im Bereich der umweltfreundlichen Abfallsammlung nicht untätig. Momentan forschen wir zusammen mit der Universität Fribourg an einer effizienten und nachhaltigen Kehrriechtabfuhr. Ziel ist es, den Abfallsammlungsprozess zu analysieren und durch die Entwicklung effizienter und nachhaltiger Strategien zu verbessern. Für uns als Praktiker stellt sich die Frage, welche technischen Hilfsmittel in welchen Gemeindegebieten zukünftig eingesetzt werden sollen. So testen wir zur Sammlung von Abfällen und Wertstoffen momentan elektrisch betriebene, wendige Kleinfahrzeuge. Abfälle und Wertstoffe aus Haushalten können so CO<sub>2</sub>-neutral und leise gesammelt werden und die grossen Kehrriechtfahrzeuge bleiben den Wohnquartieren fern, was die Lebensqualität entsprechend erhöht.

Weshalb werden Liefer- und Abholtransporte nicht miteinander kombiniert? Die Schwendimann AG erarbeitet momentan Konzepte, wie die Ver-, Um- und Entsorgung in Einem realisierbar werden kann. Wir sind überzeugt, VUE (**V**er-, **U**m- und **E**ntsorgung in Kombination) ist die Zukunft im Transportgewerbe. Das Projekt Cargo sous terrain spielt in diesen Überlegungen eine grosse Rolle. Denn dieses macht dank einer intelligenten City-Logistik und der Entlastung unserer Strassen effiziente Transportlösungen erst möglich.

Als Aktionärin von Cargo sous terrain ist die Schwendimann AG stolz, gemeinsam mit visionären Partnern die Schweizer Logistik der Zukunft mitzugestalten.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Eindeutig ja.

Die Sammelleistung der Kehrriechtabfuhr hat in unserem Betrieb in den letzten 10 Jahren trotz höheren Abfallmengen, optimierten Sammeltouren und verbesserten technischen Hilfsmittel um 700 Kilogramm (!) pro Stunde abgenommen. Den Hauptgrund dafür sehen wir klar im Mehrverkehr. Wie Sie wissen, wird sich dieser – wenn wir «weiterfahren» wie bisher – auch in Zukunft nicht verringern. Wir stehen täglich auf überfüllten Strassen und für uns ist klar: Wir benötigen Lösungen und wir benötigen Sie in absehbarer Zukunft.

Da konkrete und durchgreifende Lösungen aus der Politik nach wie vor auf sich warten lassen, handelt nun die Schweizer Wirtschaft. Die Schwendimann AG steht ganz klar für das Konzept von Cargo sous terrain ein. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen, leistet Cargo sous terrain einen überaus wichtigen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr. Wir sehen in Cargo sous terrain einen notwendigen Schritt hin zu einer klimaneutralen Schweiz.

### Fragen 2 bis 5

Für die Beantwortung der Fragen 2 bis 5 beziehen wir uns auf die Stellungnahme der Cargo sous terrain AG. Diesen haben wir nichts weiter anzufügen.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz. Wir sind der festen Überzeugung, mit Cargo sous terrain einen wichtigen Beitrag zu leisten, um unseren Enkeln gemeinsam eine nachhaltige, lebenswerte und fortschrittliche Schweiz zu hinterlassen.

Freundliche Grüsse

**Swendimann AG**  
traditionell zukunftsweisend seit 1935



This Schwendimann  
Verwaltungsratspräsident



**Stadt Bern**  
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion (UVEK)

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

Bern, 3. Juli 2019

### **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadt Bern wird von «Cargo sous terrain» besonders betroffen sein. Einerseits sind in der Agglomeration Bern Umschlagsstandorte vorgesehen und andererseits hat der Betrieb Auswirkungen auf den städtischen Güterverkehr. Möglicherweise ist – im Gegensatz zu den Strecken zwischen den Zentren – innerstädtisch mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen. Aus diesem Grund möchte der Gemeinderat die Gelegenheit nutzen, im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport direkt eine Stellungnahme abzugeben.

Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung für ein Bundesgesetz. Er ist offen für neue innovative Gütertransportsysteme, welche sich optimal in die städtischen und regionalen Verkehrssysteme integrieren und das Gesamtverkehrssystem insgesamt verbessern. Dem System «Cargo sous terrain» misst der Gemeinderat entsprechendes Potential zu.

Der Gemeinderat unterstützt des Weiteren die Integration in den bestehenden Sachplan Verkehr und die vorgesehenen Rückstellungen für allfällige Rückbauten.

Die Stadt Bern folgt den Grundsätzen «Güterverkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln». Aktuell wird denn auch die Güterlogistik optimiert, um die Transporte zu minimieren und effizienter zu gestalten. Die oberirdische Zu- und Auslieferung für «Cargo sous terrain» sollte daher mit dem geplanten urbanen Logistiksystem der Stadt Bern abgestimmt werden. Entsprechend sollte «Cargo sous terrain» die an den Gütertransporttunnel anschliessende urbane Logistik mit einem idealerweise bereits funktionierenden Gesamtsystem für die erste und letzte Meile bestmöglich abstimmen sowie ein für alle offenes und diskriminierungsfreies System bereitstellen.

Der Gemeinderat der Stadt Bern verlangt zudem folgende Voraussetzungen für Systeme des unterirdischen Gütertransports:

- Die neuen Systeme müssen ausgereift sein;
- Sie werden optimal in das Gesamtverkehrssystem integriert;
- Städte können sich aktiv bei der Festlegung der Lager- und Umschlagsstandorte sowie der Linienführung der Transportsysteme einbringen;
- die betroffenen Städte sind den Kantonen im Verfahren gleichgestellt. Entsprechend sind die Artikel 3, 8 und 16 zu ergänzen;
- der unmittelbare Einbezug der Städte, insbesondere in die Entwicklung solcher Systeme auf den ersten und letzten Meilen, ist sicherzustellen;
- die Abstimmung mit der urbanen Verkehrslogistik und mit den Stadtlogistikkonzepten ist sicherzustellen. Entsprechend ist Artikel 10 Absatz 6 zu ergänzen (Ergänzungen unterstrichen): Eine Plangenehmigung wird erteilt, wenn c) der Zubringerverkehr zu den Lager- und Umschlagsstandorten mit den betroffenen Gemeinden abgestimmt ist.;
- die Systeme verursachen keinen Mehrverkehr in den Städten und garantieren einen ressourcenschonenden Zubringerverkehr (z.B. erste/letzte Meile zu den Übergangspunkten).

Für den Gemeinderat ist in diesem Sinne entscheidend, dass der Zubringerverkehr zum neuen System ressourcenschonend und flächeneffizient realisiert wird. Das zusätzliche System darf nicht zu Mehrverkehr führen.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann  
Stadtschreiber



**Stadtrat**  
**Stadtkanzlei**  
Bahnhofstrasse 25  
9201 Gossau  
www.stadtgossau.ch

Toni Inauen  
Tel. +41 71 388 42 72  
toni.inauen@stadtgossau.ch



Stadtkanzlei, Bahnhofstrasse 25, 9201 Gossau

## **A-Post**

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

25. Juni 2019

2019-293 / 24.10.001 / 209422

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir – als potenzielle und hoch betroffene Standortgemeinde für einen Hub – die Gelegenheit wahr, uns am Vernehmlassungsverfahren direkt zu beteiligen.

Grundsätzlich wird ein drittes Gütertransportsystem begrüsst, und wir unterstützen die Stossrichtung des Vernehmlassungsentwurfs. Wir laden Sie ein, nachfolgende Überlegungen in die weitere Arbeit einfließen zu lassen.

Sofern die Anliegen der betroffenen Standortgemeinden nicht befriedigend abgeholt werden, behalten wir uns bereits heute vor, uns gegen einen Hub auf unserem Gemeindegebiet einzusetzen.

1. Der Miteinbezug und die Berücksichtigung der Standortgemeinden und deren Anliegen sind im Gesetzesentwurf nicht oder nur ungenügend vorgesehen, was nicht akzeptabel ist. Insbesondere die Planung der Hubs samt dem resultierenden Zubringer-Verkehr ist in enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden anzugehen.
2. Die Standortgemeinden und –regionen sind aktiv in den Prozess (z.B. Ausscheidung Hub und Festlegen von flankierenden Massnahmen) einzubeziehen.
3. Weiter soll mit dem Projekt eine Verlagerung vom heutigen Strassen- wie auch Schienengüterverkehr hin zum (unterirdischen) Schienenverkehr erreicht werden können. Insgesamt muss der oberirdische Verkehr durch das Projekt CST zwingend reduziert werden. Ob eine allfällige Benützungspflicht des geplanten Systems zu Gunsten einer Verkehrsreduktion zielführend ist, kann nicht abgeschätzt werden. Wichtig ist, dass die mit dem Projekt verfolgten Ziele im Gesetz formuliert werden, wie im Beispiel Alptransitverkehr.
4. Für die durch einen Hub betroffene Standortgemeinde soll kein Mehrverkehr generiert werden, sondern eine Verkehrsentlastung muss erreicht werden können. Der Zu- und Wegtransport der Güter zum Hub muss so gelöst werden, dass Ortszentren nicht zusätzlich mit Durchfahrten belastet werden. Ein Hub ist zwingend raumverträglich und schonend für Wohnquartiere sowie für Naherholungsgebiete zu gestalten.
5. Ein Hub muss über genügend Ausbaureserven (Fläche und Fahrten auf dem übergeordneten Netz) verfügen.

6. Art. 16 UGüTG soll dahingehend ergänzt werden, dass das BAV das Gesuch nicht nur den Kantonen, sondern auch den Gemeinden übermittelt und diese miteinzubeziehen sind.
7. Die Kantone sind verantwortlich, dass die Güter über umweltschonende Transportsysteme vom und zum Hub gelangen. Das Projekt soll nicht nur den Zweck haben, Transportengpässe im Mittelland zu unterfahren, sondern es muss auch zu einem umweltschonenden Gütertransportsystem beitragen.
8. Mit jedem Bau eines Hubs sind flankierende Massnahmen zu realisieren, deren Kosten vom Verursacher (Bund, Betreiber) zu tragen sind.
9. Zu Gunsten der Nachhaltigkeit des geplanten Projektes sollen ökologische Vorgaben, wie beispielsweise Bedingungen betreffend Strommix, geprüft werden.

Bei Fragen oder für ein Gespräch stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Wolfgang Giella  
Stadtpräsident



Toni Inauen  
Stadtschreiber

**Kopie an**  
Städteverbund





**Stadtrat**  
**Stadtkanzlei**  
Bahnhofstrasse 25  
9201 Gossau  
www.stadtgossau.ch

Toni Inauen  
Tel. +41 71 388 42 72  
toni.inauen@stadtgossau.ch



Stadtkanzlei, Bahnhofstrasse 25, 9201 Gossau

### **A-Post**

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

25. Juni 2019

2019-293 / 24.10.001 / 209422

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport; Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir – als potenzielle und hoch betroffene Standortgemeinde für einen Hub – die Gelegenheit wahr, uns am Vernehmlassungsverfahren direkt zu beteiligen.

Grundsätzlich wird ein drittes Gütertransportsystem begrüsst, und wir unterstützen die Stossrichtung des Vernehmlassungsentwurfs. Wir laden Sie ein, nachfolgende Überlegungen in die weitere Arbeit einfließen zu lassen.

Sofern die Anliegen der betroffenen Standortgemeinden nicht befriedigend abgeholt werden, behalten wir uns bereits heute vor, uns gegen einen Hub auf unserem Gemeindegebiet einzusetzen.

1. Der Miteinbezug und die Berücksichtigung der Standortgemeinden und deren Anliegen sind im Gesetzesentwurf nicht oder nur ungenügend vorgesehen, was nicht akzeptabel ist. Insbesondere die Planung der Hubs samt dem resultierenden Zubringer-Verkehr ist in enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden anzugehen.
2. Die Standortgemeinden und –regionen sind aktiv in den Prozess (z.B. Ausscheidung Hub und Festlegen von flankierenden Massnahmen) einzubeziehen.
3. Weiter soll mit dem Projekt eine Verlagerung vom heutigen Strassen- wie auch Schienengüterverkehr hin zum (unterirdischen) Schienenverkehr erreicht werden können. Insgesamt muss der oberirdische Verkehr durch das Projekt CST zwingend reduziert werden. Ob eine allfällige Benützungspflicht des geplanten Systems zu Gunsten einer Verkehrsreduktion zielführend ist, kann nicht abgeschätzt werden. Wichtig ist, dass die mit dem Projekt verfolgten Ziele im Gesetz formuliert werden, wie im Beispiel Alptransitverkehr.
4. Für die durch einen Hub betroffene Standortgemeinde soll kein Mehrverkehr generiert werden, sondern eine Verkehrsentlastung muss erreicht werden können. Der Zu- und Wegtransport der Güter zum Hub muss so gelöst werden, dass Ortszentren nicht zusätzlich mit Durchfahrten belastet werden. Ein Hub ist zwingend raumverträglich und schonend für Wohnquartiere sowie für Naherholungsgebiete zu gestalten.
5. Ein Hub muss über genügend Ausbaureserven (Fläche und Fahrten auf dem übergeordneten Netz) verfügen.

6. Art. 16 UGüTG soll dahingehend ergänzt werden, dass das BAV das Gesuch nicht nur den Kantonen, sondern auch den Gemeinden übermittelt und diese miteinzubeziehen sind.
7. Die Kantone sind verantwortlich, dass die Güter über umweltschonende Transportsysteme vom und zum Hub gelangen. Das Projekt soll nicht nur den Zweck haben, Transportengpässe im Mittelland zu unterfahren, sondern es muss auch zu einem umweltschonenden Gütertransportsystem beitragen.
8. Mit jedem Bau eines Hubs sind flankierende Massnahmen zu realisieren, deren Kosten vom Verursacher (Bund, Betreiber) zu tragen sind.
9. Zu Gunsten der Nachhaltigkeit des geplanten Projektes sollen ökologische Vorgaben, wie beispielsweise Bedingungen betreffend Strommix, geprüft werden.

Bei Fragen oder für ein Gespräch stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Wolfgang Giella  
Stadtpräsident



Toni Inauen  
Stadtschreiber

**Kopie an**  
Städteverbund

<b>GS / UVEK</b>
- 4. JULI 2019
Nr.



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Cham, 2. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten

Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden.

Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den

Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug

auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.



## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

**Art. 5**

Keine Bemerkungen.

**Art. 6**

**Abs. 1**

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

**Antrag 2**

**Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

**Abs. 2**

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

**Abs. 3**

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen

soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die

nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

**Antrag 7**

**Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

**Art. 23**

Keine Bemerkungen.

**Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

**Antrag 8**

**Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

**Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**SWISS AUTOMOTIVE GROUP AG**

  
Sandro Piffaretti  
Delegierter des Verwaltungsrates



**FGU** Fachgruppe für Untertagbau  
**GTS** Groupe spécialisé pour les travaux souterrains  
**GLS** Gruppo specializzato per lavori in sotterraneo  
**STS** Swiss Tunnelling Society

Swiss Tunnelling Society (STS)  
Trockenloostrasse 21, Postfach  
CH-8105 Regensdorf-Watt  
sia-fgu@swisstunnel.ch  
www.swisstunnel.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Regensdorf-Watt, 3. Juli 2019

## **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung beziehen zu können. Die Fachgruppe für Untertagbau (FGU) des sia ist ein Verein, in dem Bauherren, Planer, Unternehmer, Hochschulen und die Industrie ihre Kompetenzen und ihr Fachwissen im Bereich Untertagbau einbringen, um sicherzustellen, dass diese für unsere Infrastruktur wichtigen Bauwerke fachgerecht und nach dem neusten Stand der Technik erstellt, unterhalten, erneuert und betrieben werden können. Zusätzlich engagieren wir uns für die zukünftige Nutzung des unterirdischen Raumes. Die FGU zählt per Ende 2018 620 Mitglieder und ist der Berufsgruppe Ingenieurbau des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (sia) zugeordnet.

Die Entscheidung des Bundesrates, ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport auszuarbeiten, wird von uns sehr begrüsst. Das Gesetz wird die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Infrastrukturbauten, wie beispielsweise Cargo Sous Terrain (CST), weiter vorantreiben. Durch diese Projekte werden die oberirdischen Räume entlastet, welche einer zukünftig effektiveren Nutzung zur Verfügung stehen werden. Die Planungs- und Rechtssicherheit ist notwendig, um solche Systeme wirtschaftlich erstellen und betrieben zu können. Es ist unserer Meinung nach auch richtig, dass sich das Gesetz dabei an schon etablierte und bewährte Verfahren anlehnt.

Wir unterstützen dabei den Wunsch des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (sia) zur Einführung eines integralen Ansatzes, der eine optimale Koordination aller Planungen zur Nutzung des Untergrundes gewährleistet, gegenüber einem sektoriellen Vorgehen. Auch wir sehen im vorliegenden Fall die Dringlichkeit einer spezifischen Gesetzesvorlage, nicht nur als Basis für zukünftige unterirdische Gütertransportsysteme, sondern auch als Ausgangspunkt für die Entwicklung einer geeigneten Grundlage zur übergeordneten Gesamtkoordination unterirdischer Nutzungen.





Zu den einzelnen Fragen:

Grundsätzlich teilt die FGU die Haltung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (sia) in den Fragen 1 bis 4. Aus diesem Grund verweisen wir auf die detaillierten Erläuterungen in der Stellungnahme des sia und fassen unsere Antworten kurz.

1. Sehen Sie einen Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss Konzept von Cargo Sous Terrain (CST) in der Schweiz? **Ja.**

2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind? **Ja.**

3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)? **Ja.**

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

a) Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz? **Ja.**

b) Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Sachplanverfahrens Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Anlagen sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist? **Ja. Aber zwingend ist, dass der Bund gem. Art. 6 Abs. 3 die Linienführung festlegt, wenn die Festlegung nicht fristgerecht durch die Kantone erfolgt. Einzelne Kantone dürfen die Projekte nicht verzögern / verhindern, indem sie die Linienführung nicht festlegen. Bei der Festlegung der Räume durch den Bund ist den Schnittstellen an den Kantons Grenzen grosse Beachtung zu schenken.**

c) Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt? **Ja.**

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

5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

e) Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen? **Keine**

f) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden? **Keine**

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**STS Swiss Tunneling Society**  
FGU Fachgruppe für Untertagbau

  
Stefan Maurhofer  
FGU Präsident

Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer & Leiter Research  
+41 58 580 08 32  
christian.zeyer@swisscleantech.ch

 @swisscleantechD



swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK**  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

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

Zürich, 14. Juni 2019

## ***Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport***

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Aus Transparenzgründen ist es uns wichtig, Ihnen mitzuteilen, dass drei unserer Vorstandsmitglieder, namentlich Daniel Wiener, Carsten Bopp und Matthias Schwendimann bei CST investiert oder am Projekt beteiligt sind. Die nachfolgende Vernehmlassung wird jedoch aus einer übergeordneten Perspektive vorgenommen und soll die anstehenden Fragen aus einer volkswirtschaftlichen Perspektive darstellen.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Der unterirdischen Gütertransport stellt insbesondere in den Agglomerationen eine interessante Alternative für die Feinverteilung von Gütern dar. Die Kombination von langsamem, kontinuierlichem Warenfluss, Zwischenlagerung und Entlastung der bestehenden Infrastrukturen sowie auch der Einbezug der City Logistik haben das Potenzial zu grösserer Effizienz und kleinerem Umweltverbrauch.

Die grosse Herausforderung besteht darin, die notwendigen Investitionen bereitzustellen. Für swisscleantech ist es nachvollziehbar, dass diese Investitionen durch Private getätigt werden sollten.

Unabhängig davon, wer die neue Infrastruktur in den unterirdischen Gütertransport finanziert, ist Planungssicherheit notwendig. Nur so kann davon ausgegangen werden, dass interessierte Investoren bereit sind, sich an einem konkreten Projekt zu beteiligen.

In diesem Sinne ist eine Ausarbeitung eines umfassenden Gesetzes eine sinnvolle und zentrale Voraussetzung, um eine potenziell zukunftsfähige Idee vorantreiben zu können.

### **Die Fragen im Einzelnen**

- 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37 % zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit. Inwiefern im Netz noch Kapazitäten vorhanden sind, lässt sich aus unserer Warte nur schwer beurteilen. Tatsache ist jedoch, dass die Standzeiten steigen und dies zu erheblichen Problemen bei Just-in-Time-Belieferung

führt. Ein alternatives System, das zeitgerechte Lieferung ermöglicht, könnte deshalb für die Güterverteilung durchaus von grösserem Interesse sein. Die Kombination von Warenlager und Warenlogistik kann durchaus einem Kundenbedürfnis entsprechen. Das von CST vorgeschlagene System weist insbesondere in der Versorgung der Agglomeration grosse Vorteile auf. Da aufgrund des Internethandels die Logistik immer kleinteiliger und die Points-of-delivery immer diverser werden dürften, entspricht CST auch diesbezüglich einem Bedürfnis.

Durch die Entlastung von Umwelt und bestehender Infrastruktur ist dies auch ein Nutzen für die Gesellschaft als Ganzes.

Wir gehen deshalb davon aus, dass die Nachfrage gross genug ist und es deshalb Sinn macht, die jetzt planungsrechtlichen Grundlagen zu erstellen. Nur so wird es möglich, die Planungssicherheit für weitere Schritte in der Projektentwicklung sicherzustellen.

**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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Die geplanten Infrastrukturen müssen nahtlos ineinander übergehen. Da sie kantonsübergreifend realisiert werden, ist eine zentrale Planung essenziell für die Planungssicherheit. Sie reduziert ausserdem den Koordinationsaufwand und reduziert die Kosten auf beiden Seiten

Für potentielle Investoren ist es zentral, dass schweizweit die gleichen Bedingungen herrschen. Insbesondere bezüglich Raumplanung ist es wichtig, die Kantone frühzeitig einzubinden. Mit einer zentralen Anlaufstelle kann dies am besten bewerkstelligt werden.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Sachplanverfahren und einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene stellen sicher, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört, bzw. einbezogen werden. Das Sachplanverfahren ermöglicht es, die raumplanerischen Vorgaben der Kantone und die bestehende Verkehrsnetze optimal mit einem konkreten Projekt zu koordinieren.

swisscleantech erscheint es sinnvoll, dass die Strukturen grundsätzlich von privatwirtschaftlichen Interessenten finanziert wird.

Die primäre Rolle des Bundes liegt darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Diese muss für unterirdische Gütertransportanlagen neu geschaffen werden.

Den Anschluss an bestehende Gesetze (z.B. das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse ist sinnvoll. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht eins zu eins mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter des Projektes stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen, bzw. Akteure, optimal ist, kann für das

Unternehmen – namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen – unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist und keine parallelen Systeme entstehen müssen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben.

Bei der Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist es wichtig, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Da Bund und Kantone sich im Rahmen dieses Verfahrens abstimmen und gemeinsam festlegen, welche Entscheid-Kompetenzen die einzelnen Staatsebenen erhalten, kann ein befriedigender Interessensausgleich gewährleistet werden.

Wir empfehlen, das Sachplan- und Richtplanverfahren parallel und aufeinander abgestimmt durchzuführen. Diesbezüglich besteht aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) Klärungsbedarf. Entscheidungswege, Zuständigkeiten und Abläufe müssen klarer definiert werden.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Im Rahmen der Festlegung allfälliger Sicherheiten gilt es zu prüfen, welche Kosten für die Öffentlichkeit tatsächlich entstehen. Beispielsweise wäre das Verfüllen des Tunnels eine unverhältnismässige Anforderung. Jedoch könnte verlangt werden, dass vom Betreiber Sicherheiten hinterlegt werden, die

sicherstellen, dass die erstellte Infrastruktur anderweitig genutzt werden kann. Auch hier muss Planungssicherheit gewährleistet werden.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

*Varianten für Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT)*

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone beim Bau der Anlagen hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Dies darf aber nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens führen.

Wir erachten diesbezüglich insbesondere die Bestimmung gemäss Artikel 8 als problematisch, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase, bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist.

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Eine für einen Richtplaneintrag genügende Variante muss in ihrer Machbarkeit abgeklärt sein, was einen erheblichen Aufwand seitens CST voraussetzt. Es ist nachvollziehbar, dass ein richtplanerischer Standortentscheid eine gewisse Anzahl von möglichen Orten bzw. Lagen erfordert. Die dafür nötigen Abklärungen sollten aber vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsdämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

*Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht)*

Das UGüTG sieht keine Konzessionspflicht für die unterirdischen Transportanlagen vor. Hier können wir dem Bundesrat folgen. Der Verzicht auf eine Konzessionspflicht für den Schienengüterverkehr bei der Bahnreform hat keine Nachteile gebracht. Kantonale Konzessionsverfahren machen, wie der Bundesrat ausführt, ebenfalls keinen Sinn. Sie wären einerseits sehr aufwändig und würden andererseits keinen ersichtlichen Nutzen für die Kantone mit sich bringen.

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

Nein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

  
Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer

  
Martina Novak  
Leiterin Politik

Swisscom AG, Unternehmenskommunikation,  
Postfach, CH-3050 Bern

---

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

---

Datum	29.05.2019	Seite
Ihr Kontakt	Stefan Nünlist / <a href="mailto:stefan.nuenlist@swisscom.com">stefan.nuenlist@swisscom.com</a> / +41-58-224 45 65	1 von 3
Thema	Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport	

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben Anfang April das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport an die interessierten Akteure in die Vernehmlassung gegeben. Swisscom nimmt als Aktionärin der Cargo sous terrain AG deshalb zum Gesetzesentwurf gerne Stellung.

Aus der Vision, die Güter unterirdisch zu transportieren und damit den Strassen- und Schienentransport zu entlasten, ist im Laufe der letzten Jahre ein konkretes Gesamtlogistik-Konzept entstanden. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat das Projekt insofern mitträgt, als dass er die dafür notwendige rechtliche Grundlage schaffen will. Swisscom ist insbesondere von der zukunftsweisenden Idee, der Innovationskraft und der Nachhaltigkeit von Cargo sous terrain überzeugt. Als neue und eigenständige Transportinfrastruktur bildet Cargo sous terrain aus unserer Sicht eine notwendige Ergänzung zur Schiene, der Strasse, den Luft- und den Wasserwegen. Mit dem wachsenden Gütervolumen stossen die bestehenden Infrastrukturen immer mehr an ihre Grenzen. Cargo sous terrain ist daher nicht als Konkurrenz zu betrachten, sondern als Entlastung, indem sämtlichen Transportunternehmen diskriminierungsfrei ihren Modalmix erweitern können. Wir sind daher überzeugt, dass viele Transportunternehmen Cargo sous terrain als Wachstumschance erkennen werden.

Als Unternehmen, das von der Digitalisierung lebt und die Zukunft aktiv mitgestaltet, sehen wir im Projekt Cargo sous terrain auch den Beitrag, den das Vorhaben für die Digitalisierung der Schweizer Wirtschaft leistet. Die intelligente Steuerung mit neuester Technologie und der automatische Verlad und Transport der Güter bilden den Kern des Systems. Cargo sous terrain wird ohne Zweifel die Smart Cities der Zukunft prägen und viele weitere zukunftssträchtige Projekte inspirieren.

Cargo sous terrain ist ein Projekt, das eine hohe internationale Ausstrahlungskraft hat und – einmal mehr – den Pioniergeist der Schweiz unterstreicht. Wir begrüssen es deshalb sehr, dass der Bund die notwendigen Rechts- und Planungssicherheiten schafft, die die wirtschaftlichen Interessen der investierenden Unternehmen wahren. Nur so kann Cargo sous terrain erfolgreich umgesetzt werden.

In der Folge beantworten wir gerne die von Ihnen gestellten Fragen:

1. *Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?*

Cargo sous terrain wurde gemeinsam von den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Das Projekt orientiert sich an den Bedürfnissen der Wirtschaft und bringt Vorteile sowohl für die Unternehmen, für die Kundinnen und Kunden wie auch für die Umwelt. Entsprechend sind wir vom Bedarf des unterirdischen Gütertransports vorbehaltlos überzeugt.

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?*

Wir begrüssen das Vorgehen. Weil das Projekt schon in seiner ersten Phase mehrere Kantone betrifft, ist ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage notwendig, um entsprechende Planungssicherheit zu erlangen.

3. *Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?*

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Betreffend der Finanzierung ist uns wichtig zu unterstreichen, dass es gerade das Selbstverständnis von Cargo sous terrain ist, dass das Projekt vollumfänglich von der Wirtschaft finanziert wird. Die Machbarkeitsstudie von 2015 hat dieses fundamentale Prinzip des Projektes bestätigt, indem sie gezeigt hat, dass sich das Projekt rentabel betreiben lässt. Aus unserer Sicht liegt deshalb die Rolle des Bundes darin, die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen und die privaten Investitionen zu ermöglichen. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund an bereits bestehende rechtliche Grundlagen anlehnt. Allerdings muss insbesondere beim Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG nebst den Interessen von Kantonen und Gemeinden auch den Interessen der privaten Investoren genügend Rechnung getragen werden.

4. *Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:*

- a. *Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?*

Ja, ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

- b. *Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?*

Wichtig ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen. Die Hub-Standorte und die unterirdische Linienführung müssen im Rahmen des Sachplanverfahrens bestimmt werden können wobei eine einheitliche Behandlung und zeitliche Koordination der zuständigen Behörden angestrebt werden muss.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen

will. Parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren sind grundsätzlich effizienter und zielführender. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden.

- c. *Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?*

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist dabei ebenso wichtig wie eine klare Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ja, jedoch ist die Pflicht für einen vollständigen Rückbau einer 500 km langen Tunnelanlage nur bedingt sinnvoll. Angemessener wäre die Verpflichtung der Eigentümer, die Anlage insofern zurückzubauen, als dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder anderen Nutzern überführt werden kann.

5. *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

- a. *Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?*

Wir äussern uns gerne kurz zu folgenden Themen:

- Varianten für die Linienführung und Hub-Standorte (Art. 8 UGüGT): Gemäss Artikel 8 sollen die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils *mindestens* zwei Varianten verlangen können. Dieses Recht ist insofern problematisch, als dass es zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand führt. Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen.
- Konzessionspflicht (Ziff. 4.2.2 erläuternder Bericht): Wir stimmen mit dem Bundesrat überein, dass für das UGüTG keine Konzessionspflicht vorzusehen ist.

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

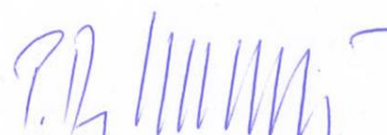
Das Verhältnis zwischen Art. 5 (Enteignung) und den Art. 12 ff. (Plangenehmigung et al.) ist nicht ganz klar und kann in der Anwendung zu Schwierigkeiten führen. Wir ziehen eine Formulierung analog dem Eisenbahngesetz (SR 742.101) vor (vgl. dortigen Art. 3).

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Positionen,

Freundliche Grüsse  
Swisscom AG



Stefan Nünlist  
Leiter Unternehmenskommunikation



Patrick Dehmer  
Leiter Recht & Regulierung



per Email an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

St. Gallen, 09.07.2019

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nutzen gerne die Gelegenheit, zum vorgeschlagenen Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport Stellung zu nehmen (Frist: 10. Juli 2019). Unsere Stellungnahme erfolgt auf der Basis des Fragenkataloges.

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

Wir stehen der Idee von CST als einem alternativen Gütertransportsystem positiv gegenüber. CST ist eine Chance, den Gütertransport teilweise von der Strasse in ein nachhaltigeres Transportsystem zu verlagern. Selbst eine allfällige Verlagerung von der Schiene zu CST hätte die positive Wirkung, indem die Engpässe auf der Schiene vermehrt zugunsten des Personenverkehrs beseitigt werden könnten.

Die unterirdische Anordnung des Transportsystem spart Platz, mindert den Lärm und erhöht die Sicherheit für Menschen und Anlagen auf der Oberfläche. Die elektrische Beförderung und die automatische Sortierung bedeuten einen grossen Schritt in Richtung mehr Effizienz und Nachhaltigkeit.

CST sieht eine gebündelte Auslieferung auf der letzten Meile vor. Dies wäre zwar auch mit dem herkömmlichen Strassenschwerverkehr möglich. Dennoch zeigt auch dieser Aspekt die Nachhaltigkeit von CST.

Damit diese positiven Aspekte von CST nicht nur hehre Absichten bleiben, sind im Bewilligungsverfahren bindende Vorgaben nötig.

- 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solche eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja.

- 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehenden rechtlichen Rahmen nutzen) einverstanden?**

Ja.

CST strebt selber keine finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand an. Einen ausdrücklichen Ausschluss einer Beteiligung lehnen wir jedoch ab. Es sollte grundsätzlich möglich sein, CST im gleichen Ausmass zu unterstützen, wie dies beispielsweise beim Schienengüterverkehr der Fall ist.

- 4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung? Im Speziellen:**  
**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Ja

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

Nein. Solche Sicherheiten werden auch bei anderen Infrastrukturanlagen (Strassen, Brücken, Tunnels usw.) nicht verlangt. Sie würden das Vorhaben unnötigerweise verteuern. Zudem dürften die Anlagen selbst bei einem allfälligen Scheitern von CST problemlos für andere Zwecke nutzbar sein. Dies gilt auch für den Fall eines Konkurses der Trägerschaft von CST.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Wir begrüßen die vorgesehene Möglichkeit, dass der Bundesrat Vorschriften über den Bau und den Betrieb erlassen kann. Solche Vorschriften sollen jedoch nicht weiter gehen, als es bei den anderen Transportsystemen auf Strasse und Schiene der Fall ist. Es wäre unbillig, wenn beispielsweise der Bund (als Eigentümer der SBB und der Autobahnen) gegenüber CST schärfere Auflagen vorgeben würde, als er selbst einhält.

Wir begrüßen ferner die Absicht der Trägerschaft von CST, die Anlagen auch für weitere Zwecke zu nutzen (Leitungen aller Art usw.). Weitere derartige Nutzungen sollen, soweit sie nicht die Sicherheit von CST beeinträchtigen, nicht durch technische oder anderweitige Auflagen behindert werden.

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

Nein.

Wir lehnen eine Verknüpfung von CST mit weitergehenden Forderungen ausdrücklich ab. Eine Zustimmung zu CST soll beispielsweise nicht davon abhängig gemacht werden, dass CST schärfere ökologische Auflagen erfüllen muss als andere Transportsysteme oder dass CST die SBB nicht konkurrenzieren dürfen. Im Gegenzug soll CST die gleichen Auflagen erfüllen, wie sie auch für den Güterverkehr auf Strasse und Schiene gelten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und freuen uns, wenn sie in die definitive Vorlage Eingang finden.

Freundliche Grüsse



Raphael Lüchinger

Präsident Umweltfreisinnige St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

**Vaudoise  
Investment Solutions AG**  
Schönburgstrasse 19  
Postfach  
3000 Bern 22  
Telefon +41 31 818 55 55  
info@vaudoiseinvest.ch  
www.vaudoiseinvest.ch

Bern, 04. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen. Als Finanzintermediär und Immobilien-Portfoliomanager stützen wir uns auf die Stellungnahme der Cargo sous terrain.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit

Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen

einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantongrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliesst sich CST der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine vollauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt,



die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder

sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

#### **Art. 5**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 6**

##### *Abs. 1*

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

#### **Antrag 2**

##### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis**

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup>(...)

<sup>3</sup>(...)

##### *Abs. 2*

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

##### *Abs. 3*

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### Antrag 3

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### Antrag 4

#### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu

begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone mindestens zwei insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

##### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

#### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

#### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

#### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht

nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

#### Antrag 7

##### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.

##### Art. 23

Keine Bemerkungen.

##### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

#### Antrag 8

##### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

##### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.



**Antrag 9**

**Art. 25 Rückbau**

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

**Art. 26 bis 42**

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

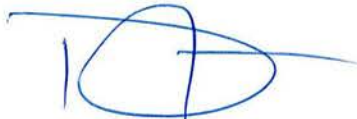
Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Vaudoise Investment Solutions AG**



Nunzio Lo Chiatto  
Vorsitzender der  
Geschäftsleitung



Dejan Dukov  
Leiter Finanzen &  
Administration

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 5. Juli 2019

## **Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen.

Der VSV ASVAD vereint über 300 Onlineversandhändler, welche pro Jahr annähernd 50 Mio Pakete jährlich versenden und verfolgt das Projekt Cargo sous terrain mit grossem Interesse. Die Zunahme des Warengüterverkehrs aufgrund von demographischen Entwicklungen wird im Bericht mit fundierten Zahlen untermauert. Viel grössere Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastrukturbelastung dürfte aber der Individual-Personenverkehr haben. Trotz oder gerade wegen der Digitalisierung und technologischen Entwicklungen hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen dürfte der Individualverkehr über die nächsten Jahre weiter zunehmen. Entsprechend begrüsst unser Verband jede Aktivität hinsichtlich der Glättung der Verkehrsbelastung bei gegebener Infrastruktur und Bemühungen zur Trennung von Güter- und Personenverkehr auf Hauptverkehrsachsen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Insbesondere die «Abtrennung» des unbemannten Güterverkehrs vom Personenverkehr bietet unsers Erachtens neue Perspektiven und Möglichkeiten, die anstehenden Verkehrs-Herausforderungen zu lösen.

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wir anerkennen den Bedarf einer unterirdischen Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST. Es greift die Kernherausforderungen der Versorgung von Gütern des täglichen Bedarfs auf. Die Inhalte sind auf und mit involvierten Händlern und Dienstleistern abgestimmt. CST trägt dazu bei, dass das «rare Gut» Landschaft nicht weiter belastet wird. Es kann klimafreundlich betrieben werden und erhöht die Versorgungssicherheit in urbanen Zentren mit knappem Platzangebot für Gütertransport und -umschlag.

**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?**

Wir begrünnen das Vorgehen des Bundes uneingeschränkt. CST ist ein Projekt von nationaler Tragweite und soll nicht von kantonalen Interessen und Konzessionen nachhaltig beeinträchtigt werden. Nur mit einem Plangenehmigungsverfahren des Bundes erhalten die meist privaten Investoren Sicherheit für die Fortführung des Projektes.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind damit einverstanden.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren stellt sicher, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden.

Es wäre natürlich wünschenswert, wenn der Bund ebenfalls finanzielle Mittel – evtl. auch nur symbolisch - für ein solches Generationenprojekt bereitstellt. Wir können aber die Überlegungen der Initianten betr. der Eigenfinanzierung nachvollziehen und unterstützen deren Grundsatzüberlegungen

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Wir begrünnen ein allgemeingültiges Gesetz, da es nicht ausgeschlossen ist, dass andere Initiativen in eine ähnliche Richtung entwickelt werden.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung. Hingegen wünschen wir uns einen engeren Korridor / Spielraum der Kantone in Bezug auf Linienführung und Hub-Standorte. Je genauer der Bund planen kann, desto tiefer fällt der Koordinationsaufwand der Initianten aber auch des Bundes mit den Kantonen aus.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können die vorgeschlagene Abgrenzung nachvollziehen.

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

Wir können bei einem solchen Infrastrukturprojekt aus heutiger Sicht keinen Sinn eines Rückbaus, da ein Tunnel kaum eine Umweltbedrohung darstellt. Hingegen kann ein Investor verpflichtet werden, den Unterhalt der Struktur bei Nichtbetrieb / Einstellung der Nutzung sicherzustellen (oder freiwillig zurückzubauen) um Sicherheit für andere Bauten zu gewährleisten. Hierfür sollte den Betreibern der Aufbau von Rückstellungen für Instandhaltung und Stilllegung auferlegt werden.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?****a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein

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

Obwohl es nicht in eine Gesetzesvorlage gehört sei herausgestrichen, dass wir von einem besonders herausragenden Projekt sprechen, welches global Aufmerksamkeit erregt und Interessenten generiert. Die gemeinsame Anstrengung vieler Stakeholder ein «Netzwerkprojekt» zu realisieren, welches fundamentale Verkehrsherausforderungen im «Untergrund» löst, wird Nachahmer wecken. Ein solches Projekt verdient die volle Unterstützung von Bund, Kanton und Gemeinden.

Wir danken Ihnen für Ihre wohlwollende Unterstützung des Projektes und die Möglichkeit, Stellung im Gesetzgebungsprozess beziehen zu dürfen.

**Mit freundlichen Grüssen**

VSV ASVAD Verband des Schweizerischen Versandhandels



Patrick Kessler

### Verband KEP+Mail Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

tel +41 (0) 31 357 38 57  
fax +41 (0) 31 357 38 58  
e-mail [position@kepmail.ch](mailto:position@kepmail.ch)

Bern, 2. Juli 2019

### **Cargo sous terrain (CST): Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

#### **Einbettung in die Logistik-Trends**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel für die Güterver- und Entsorgung. Das Vorhaben entspricht dem Trend zu immer kleineren Transporteinheiten und kontinuierlicher Lieferung. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das zudem die Umweltbelastung reduziert, die Verkehrswege entlastet, und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt.

Aufgrund der Prognosen und unserer eigenen Einschätzung gehen wir davon aus, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundschaft haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während Kundinnen und Kunden rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchten, und zwar genau dann, wenn sie es wollen. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, die Anforderungen an die Flexibilität und die just in time Nachfrage steigen. Dies führt auch zu kontinuierlichen Nachlieferungen in die Ladengeschäfte.

#### **Bedeutung des UGüTG für die Wirtschaft**

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Genau das bietet CST. Das Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees verbindet die wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz und macht es erstmals möglich, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend – und gleichzeitig rentabel – zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen.

Die KEP-Dienstleister sind in dieser Entwicklung mittendrin und auf solche planbaren Auslieferungen angewiesen.

KEP+Mail spricht sich generell dafür aus, dass der Staat nicht das Angebot vorgibt, sondern durch gute gesetzliche Rahmenbedingungen private Innovationen fördert. Entsprechend soll das UGüTG den Rahmen schaffen, dass die aus unserer Sicht zukunftsweisende Idee von CST weiterverfolgt werden kann. Über das Geschäftsmodell und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens werden schlussendlich die künftigen Nutzer urteilen. Damit die private Finanzierung allerdings funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Aus unserer Sicht ist der vorliegende Entwurf diesbezüglich noch entwicklungsfähig.

Das CST-System steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, namentlich dem Strassentransport und am Rande auch mit der Schiene. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz die Regeln für einen funktionierenden Wettbewerb beachtet werden. Es darf nicht passieren, dass CST politische Verpflichtungen auferlegt erhält und Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Wir sind der klaren Auffassung, dass die im Gesetz stipulierte Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und die Verknüpfung mit einem Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen gemacht werden dürfen. Eine Gefahr würde entstehen, wenn zusätzlich zum Gesetz und Sachplan eine Konzessionierung oder Betriebsbewilligungspflicht mit unabsehbaren Konsequenzen/Bedingungen eingeführt werden sollte. In diesem Sinn unterstützen wir mit Nachdruck die Schaffung eines UGüTG mit liberalen, wettbewerbsgerechten Regeln.

## Die Fragen im Einzelnen

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wir sind überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und nicht nur für die beteiligten Branchen (aus deren Reihen das System entwickelt wurde), sondern auch für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt.

CST entspricht einem Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten. Die Versorgung mit Gütern wird längerfristig sichergestellt und die oberirdischen Verkehrswege werden entlastet.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung einheitlich berücksichtigt werden. Weitere Bewilligungsverfahren sehen wir nicht.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle betroffenen Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

KEP+Mail begrüsst, dass der Bund sich auf die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen beschränkt und von einer finanziellen Beteiligung absieht. Das Grundprinzip von CST ist „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. CST wird entsprechend nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah.

#### **4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

##### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber Güter im Untergrund transportieren möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Wichtig ist, dass die Diskriminierungsfreiheit der Anlagen im Gesetz festgehalten ist. Die unterirdischen Gütertransportanlagen müssen – unabhängig von der Eigentümerin bzw. Betreiberin – für alle Verkehrsträger und Marktakteure ohne Einschränkung zugänglich sein.

##### **b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen will. Die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten müssen klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Aus unserer Sicht wäre zu prüfen, ob nicht der Bund die Hub-Standorte und die Linienführung definitiv festlegen soll. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer betroffener Akteure und die Kohärenz des Sachplans mit den kantonalen Richtplänen (Art. 14 - 23). Ein zusätzliches Richtplanverfahren ist nach unserem Verständnis nicht nötig. Es führt lediglich zu langen und aufwändigen Planungsverfahren.

##### **c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Das Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung sowie die entsprechenden Zuständigkeiten und Kompetenzen der drei Staatsebenen sind zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und der CST AG abzusprechen. Siehe dazu Frage 4b.

Aus unserer Sicht ist auch die frühzeitige Information bzw. der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung wichtig.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Keine weiteren Bemerkungen.

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

Nein.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass es für die Branche, die bei KEP+Mail vertreten ist, von grosser Bedeutung ist, dass das UGüTG rasch in Kraft gesetzt wird und so die Realisierungsarbeiten für das CST-System zügig vorangehen können.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

KEP+Mail



Peter Sutterluti  
Präsident





Verband Schweizer Gemüseproduzenten  
Union maraîchère suisse  
Unione svizzera produttori di verdura

Per E-Mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Bern, 05.07.2019

## **Stellungnahme zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizer Gemüseproduzenten (VSGP) ist die Berufsorganisation der professionellen Gemüsegärtnerinnen und Gemüsegärtner, zählt über 2000 Mitglieder und vertritt deren Interessen unabhängig von ihrer Produktionsweise. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Projekt Cargo Sous Terrain (CST) Stellung nehmen zu dürfen.

### **Allgemeine Anmerkungen**

Die Gemüsebranche ist von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur essenziell abhängig. Jeden Tag werden tonnenweise Gemüse von der Schweizer Produktion auf den Feldern oder den Gewächshäusern zu den Kunden in die Läden transportiert. In diesem fein abgestimmten Uhrwerk von Ernte, Verarbeitung, Verpackung und Transport muss jede Schraube stimmen.

Der Gemüsetransport verläuft heute mehrheitlich über die Strasse. Die Kosten dafür nehmen stetig zu: Vor Kurzem haben die Transportunternehmen die Stauzulage für Gemüseproduzenten verdoppelt. Fehlende Verkehrskapazitäten betreffen die Gemüseproduzenten direkt und bereits heute. Zukünftig wird das Problem noch grösser werden. Deshalb begrüsst der VSGP ausdrücklich, dass innovative Projekte für die zukünftige Schweizer Verkehrsinfrastruktur angestossen werden.

Der VSGP findet es gut, dass beim Projekt CST auch gekühlte Transportbehälter möglich sein würden, was diese Infrastruktur für den Transport von Frischgemüse interessant macht. Zudem ist der diskriminierungsfreie Zugang für alle Wettbewerber auf dem Gemüsemarkt äusserst wichtig.

Den Verzicht auf staatliche Gelder und die Akquisition von privaten Geldgebern zeigt, dass der Bedarf an innovativer Verkehrsinfrastruktur in der Wirtschaft sehr hoch ist.

VSGP/UMS/USPV  
Postfach/ case postale • CH-3001 Bern  
Belpstrasse 26 • CH-3007 Bern  
Tel. +41 (0)31 385 36 20 • Fax +41 (0)31 385 36 30 • [info@gemuese.ch](mailto:info@gemuese.ch)  
[www.gemuese.ch](http://www.gemuese.ch) • [www.legume.ch](http://www.legume.ch) • [www.verdura.ch](http://www.verdura.ch)

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Verband Schweizer Gemüseproduzenten**



Hannes Germann  
Präsident



Matija Nuic  
Direktor

## Geschäftsstelle

Wallstrasse 8  
Postfach  
CH-4002 Basel

Telefon 061 206 66 66  
Telefax 061 206 66 67  
E-Mail [vskb@vskb.ch](mailto:vskb@vskb.ch)



**Verband Schweizerischer Kantonalbanken**  
**Union des Banques Cantionales Suisses**  
**Unione delle Banche Cantionali Svizzere**

Bundesamt für Verkehr BAV  
Frau Julie vom Berg  
3003 Bern  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Datum 10. Juli 2019  
Kontaktperson Marilena Corti  
Direktwahl 061 206 66 21  
E-Mail [m.corti@vskb.ch](mailto:m.corti@vskb.ch)

## **Stellungnahme der Kantonalbanken zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau vom Berg  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. April 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport eröffnet. Es bezweckt, die rechtlichen Grundlagen für die Errichtung und den Betrieb entsprechender Anlagen zu schaffen. Im Fokus steht namentlich das privatwirtschaftliche Projekt Cargo sous terrain (CST), das auch von Kantonalbanken mitgetragen wird. Die Kantonalbanken leisten ihren Beitrag zu einer ausgewogenen Entwicklung in den Regionen und unterstützen daher auch wichtige, innovative Infrastrukturprojekte wie CST. Für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen, bedanken wir uns. Experten aus unserer Bankengruppe haben den Entwurf geprüft. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, unsere Positionen und Anliegen im Rahmen dieser Anhörung einzubringen.

Getrieben vom Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird das Güterverkehrsaufkommen weiter stark steigen (prognostiziert u.a. von ASTRA, ARE). Zudem verändern sich die Bedürfnisse und die Ansprüche der Kundinnen und Kunden an die Qualität und Quantität des Gütertransportes. Das anhaltende Wachstum und die veränderten Bedürfnisse stossen jedoch auf beschränkte Gütertransportkapazitäten. Deshalb sind neue Wege zur Versorgung gesucht. Cargo sous terrain (CST) ist eine innovative Lösung für den Güterverkehr zur Entlastung und Ergänzung oberirdischer Verkehrswege. Sie hat das Potenzial, Logistikprozesse effizienter auszugestalten. Vielversprechend ist insbesondere die Absicht des Bundesrats, eine breite Beteiligung von privaten und öffentlich-rechtlichen Investoren zu ermöglichen.

Die Kantonalbanken begrüssen daher die Absicht des Bundesrats, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb weitgehend unterirdischer kantonsübergreifender Gütertransportanlagen und den Betrieb von Fahrzeugen auf diesen Anlagen zu schaffen. Aus unserer Sicht ist wesentlich, dass die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen geklärt werden und damit namentlich die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren. Das zur Diskussion stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, damit diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann.

### **Die Fragen im Einzelnen**

#### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Die Kantonalbanken sind der Meinung, dass CST einem Bedarf entspricht und der Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Container- und Stückguttransporte können flexibler transportiert werden, was langfristig eine effiziente Versorgung mit Gütern sicherstellen kann. Gleichzeitig werden die bestehenden oberirdischen Verkehrswege entlastet. Mit CST werden die künftigen Nutzer frühzeitig in die Planung des Projekts eingebunden. Zudem wird die Möglichkeit der Vernetzung bedeutender Schweizer Logistiker geboten. Ein weiterer positiver Effekt liegt im Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch eine Verminderung des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen.

#### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja, die Kantonalbanken begrüssen dieses Vorgehen, denn Planungssicherheit ist zentral für den Erfolg des Projekts CST. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage erachten wir entsprechend als notwendig und zielführend. Was die Linienführung anbelangt, so ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone aus unserer Sicht ebenfalls anzustreben.

#### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.4.1)?**

Die Kantonalbanken sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren stellen sicher, dass keine öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden und dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt. Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit eine breit in der Wirtschaft abgestützte Initiative zu ermöglichen. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage.

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

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja. CST ist unseres Wissens das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Falls in Zukunft weitere Projekte entstehen sollten, dürfte ein allgemeingültiges Gesetz zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz sein. Damit würde insbesondere die Kompatibilität zwischen bestehenden und künftigen Systemen sichergestellt (zwischen verschiedenen Anbietern und Anlagen). Dies gilt es jedoch noch näher zu präzisieren.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Die Kantonalbanken erachten die beabsichtigte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz als zielführend, da sie sich auf die wesentlichen Rahmenbedingungen beschränkt und der Stufengerechtigkeit Rechnung trägt. Der Entwurf lässt den Kantonen einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist entsprechend sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Für das Gelingen von CST ist zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Die Kantonalbanken sind der Meinung, dass bei einem im Endausbau bis zu 500 km langen Tunnel eine Rückbau-Verpflichtung nicht praktikabel ist. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt. Für die oberirdischen Anlagen könnte ein Rückbau besser dargestellt werden.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die Kantonalbanken haben keine spezifischen Anpassungswünsche zu den einzelnen Gesetzesartikeln. Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass die Berücksichtigung von verschiedenen Akteuren nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen und Verzögerungen des Projekts CST führt. Dies könnte sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auswirken und die erfolgreiche Realisierung beeinträchtigen.

Der Bund ist gemäss Artikel 81 BV befugt, im Interesse des ganzen oder eines grossen Teils des Landes, öffentliche Werke zu errichten und zu betreiben oder ihre Errichtung zu unterstützen. Mit dem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport unterstützt der Bund die Errichtung eines unterirdischen Gütertransportsystems dadurch, dass er die Realisierung durch ein Bundesgesetz und ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren erleichtert. Angesichts dessen können wir es schwer nachvollziehen, dass sich der Bundesrat nicht ausdrücklich hinter die eigene Gesetzesvorlage, sondern das weitere Vorgehen von der Haltung der Kantone und der Logistikbranche abhängig macht.

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

Die Kantonalbanken haben keine weiteren Ergänzungen.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Kommentare und Anliegen. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband Schweizerischer Kantonalbanken



Dr. Adrian Steiner  
Vizedirektor  
Leiter Public & Regulatory Affairs



Christian Leugger  
Leiter Medien  
PR & Veranstaltungen



Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG  
Hans Peter Aebischer, Koordinator, Kanzelstrasse 6  
4622 Egerkingen  
[www.gpgaeu.ch](http://www.gpgaeu.ch)

Per E-Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Egerkingen, 9. Juli 2019

## **Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG umfasst alle Gemeindepräsidien des Gäus (Egerkingen, Härkingen, Kestenholz, Neuendorf, Niederbuchsiten, Oberbuchsiten, Oensingen, Wolfwil) sowie die angrenzenden Gemeinden Hägendorf und Fulenbach. Im Raum Gäu (Härkingen) ist bekanntlich auch einer der ersten Hubs von Cargo Sous Terrain (CST) geplant, womit unsere Region besonders betroffen sein wird.

An der Vorstandssitzung vom 11. Juni 2019 haben wir deshalb beschlossen, fristgemäss eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport zu verfassen.

### **Zum Fragekatalog:**

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

Als besonders vom Gütertransport und der Güterlogistik betroffene Region begrüßen wir dieses Konzept, das beim Endausbau die Verkehrswege entlasten sollte oder zumindest die Verkehrszunahme auf der Strasse bremsen wird. Die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG unterstützt dieses zukunftsweisende Projekt. Um die Probleme der Verkehrsbelastung zu lösen kann es nur eines geben: in den Untergrund.

- 2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plan-genehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Es ist richtig, dass diesbezüglich der Bund den Lead übernimmt. Hingegen fordern wir, dass die direkt betroffenen Gemeinden bereits vor dem Plangenehmigungsverfahren einbezogen werden. So ist z.B. frühzeitig abzuklären, ob die notwendigen oberirdischen Bauten zonenkonform sind.

- 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.)?**

Ja.

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

- a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja.

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

Ja, vergleiche aber auch Antwort auf Frage c).

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa der Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Teilweise. Bei Projekten in der Grössenordnung von Cargo Sous Terrain braucht es eine Anlaufstelle, eine Bewilligungsstelle und zwar auf allen Ebenen. Da es sich um eine gesamtschweizerische Anlage handelt, kann dies nur der Bund sein.

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

Ja, unbedingt. Bei einem Scheitern des Projekts nach Baubeginn darf es nicht zu «CST-Brachen» kommen.

- 5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die im Bericht erwähnte Sog-Wirkung der Hubs muss für die betroffene Region kompensiert, resp. ausgeglichen werden, z.B. durch die substanzielle finanzielle Unterstützung eines grossflächigen Verkehrsmanagements, einer Infrastrukturabgabe sowie die Übernahme der Kosten für die notwendigen kommunalen oder kantonalen Erschliessungen. Allenfalls ist eine «Hub-Steuer» vorzusehen, welche nicht nur gegenüber der Standortgemeinde, sondern allen Gemeinden in einem zu definierenden Radius geschuldet ist.

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

Die Linienführung muss zwingend so gewählt werden, dass eine Beeinträchtigung des Grundwassers, des Ab- oder Zuflusses des Grundwassers und der Grundwasserträger ausgeschlossen werden kann.




Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

GEMEINDEPRÄSIDENTENKONFERENZ GÄU GPG



Johanna Bartholdi  
Präsidentin



Hanspeter Aebischer  
Koordinator

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Grünen, 27. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft

haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### 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?

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### 3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGÜTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RVPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

Das privatwirtschaftliche System CST steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Strassentransport. Im Wachstumsmarkt Güterverkehr wird CST in etwa das Volumen absorbieren, das die Prognosen vorhersagen. In diesem Marktumfeld ist es ausserordentlich wichtig, dass im Gesetz keine Auflagen gemacht werden, welche den Wettbewerb behindern. Diese könnten die Wirtschaftlichkeit des Systems derart beeinträchtigen, dass die Investoren ihr Engagement zurückziehen könnten. Wir teilen die Auffassung des Bundesrates (gemäss Ziff. 4.2.1 und 4.2.2 des erläuternden Berichts), dass die im Gesetz vorgesehene Bedingung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Angeboten von CST und das Sachplanverfahren genügen und keine weiteren Auflagen, etwa in Bezug auf die Sicherheit der Anlagen, nötig sind. Eine Infrastrukturkonzessionspflicht auf Bau und Betrieb des Systems könnte unüberschaubare negative Konsequenzen mit sich bringen, z.B. wenn die Abschreibungsdauer des Tunnels nicht der technischen Lebensdauer (von 100 Jahren und mehr) entspricht, oder wenn Bedingungen (z.B. finanzieller Art) damit verknüpft würden. Sie ist daher, wie im Bericht zur Vernehmlassungsvorlage dargelegt, abzulehnen. Ebenso schliessen wir uns der Haltung im erläuternden Bericht an, dass es für CST keine gesonderte Betriebsbewilligung braucht, weder durch den

Bund noch durch die Kantone. Es ist davon auszugehen, dass die Plangenehmigung nebst Gesetz und Verordnung eine volllauf ausreichende Grundlage für den Betrieb von CST ist.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren

ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungsperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln

### Art. 1 und 2

Keine Bemerkungen.

### Art. 3

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### Antrag 1

##### Art. 3 Anliegen der Kantone

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### Art. 4

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für CST, dass Kundinnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu den CST-Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt CST also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere Betreiberinnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.



## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

## Antrag 3

### Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

## Art. 7

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für die CST-Investoren ausreichende Sicherheit.

## Antrag 4

### Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

## Art. 8

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

## Antrag 5

### Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

## Art. 9

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

## Art. 10

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte

für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

## **Antrag 6**

### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## Antrag 7

### Art. 22 Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### Art. 23

Keine Bemerkungen.

### Art. 24

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## Antrag 8

### Art. 24 Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### Art. 25

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

### Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

werk14 AG



Thomas Germann  
Geschäftsleiter



ppa. Sascha Meier  
Betriebsleiter

<b>GS / UVEK</b>
- 1. JULI 2019
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Stettlen, 25. Juni 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz auch in den kommenden Jahren anhält. Damit wird auch der Güterverkehr in der Schweiz weiter zunehmen. Schätzungen des Bundes gehen von einer Zunahme der auf Strasse und Schiene transportierten Gütermengen (in Tonnen) bis zu 37% zwischen 2010 und 2040 aus. Die Kapazitäten der heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind allerdings begrenzt und in vielen Fällen nahe am Limit oder sogar darüber. Insbesondere die urbanen Zentren leiden heute stark unter dem Verkehrsaufkommen, wodurch die rechtzeitige Versorgung mit Waren immer problematischer wird.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Aufgrund des Wachstums und des strukturellen Wandels im Güterverkehr sind neue Lösungen für einen effizienten, effektiven und umweltfreundlichen Warentransport gefragt. Dabei stehen technische und konzeptionelle Neuerungen im Vordergrund. CST setzt hier an und bietet ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion (soweit diese in der Schweiz stattfindet) bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung. Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie.

In diesem Gesamtlogistiksystem mit vom Personenverkehr unabhängigen Trassees wird es erstmals möglich sein, Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend (und gleichzeitig rentabel) zu transportieren. Dieser kontinuierliche Fluss von kleinteiligen Gütern wird gegenüber dem Transport in grossen Einheiten mittel- bis längerfristig überwiegen. Die Auslieferung in den Städten erfolgt flexibel, zuverlässig und planbar, wobei lärm- und emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der Verlad an den Hubs und die Vorsortierung im System zur Vorbereitung der Auslieferung erfolgen weitgehend automatisiert.

Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert (vgl. erläuternder Bericht S. 17/18). Auf Basis der beiden Machbarkeitsstudien von 2015 und 2016 gehen wir davon aus, dass bei Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich im Jahr 2030 20%, später im Vollausbau 40% des LKWs-Verkehrs auf den Strassen durch CST absorbiert werden kann. Da der Strassengüterverkehr in diesem Zeitraum etwa im selben Verhältnis zunimmt, kann CST ungefähr das Wachstum auffangen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt. Die Ergänzung mit CST bietet dem Schienentransport die Möglichkeit, kleinteilige Güter bis zum Endkunden (und zurück) zu transportieren. Darum beeinflusst CST die Rentabilität der Schienentransporte nicht negativ.

Die Expertise des Bundes (Studie „Volkswirtschaftliche Aspekte und Auswirkungen“ von Infras im Auftrag des BAV) spricht den Machbarkeitsstudien von CST eine hohe methodische Qualität zu und bezeichnet die Nachfrageprognosen als nachvollziehbar. Dass nur ein Teil der berechneten Nachfragemengen statistisch nachweisbar ist, hat vor allem damit zu tun, dass die Expertengruppe nicht über die unternehmensbezogenen Daten verfügte, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, wie auch der Bund in seinem erläuternden Bericht (S. 17) bekennt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein, was den Jahresemissionen der 7'500 Einwohner von Moutier entspricht. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien. Die Verwendung zusätzlich produzierter erneuerbarer Energien begünstigt zudem die Energiewende.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Hierfür ist zentral, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Andernfalls drohen Unsicherheiten bezüglich der Dauer des Planungsverfahrens und des Planungsaufwands, was in der Konsequenz die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens gefährden kann. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sollte den über 50 CST-Investoren überlassen werden, die das Geschäftsmodell geprüft haben. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft



haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig.

Die Wirtschaft hat erkannt, dass CST das Potenzial bietet, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Dazu gehört namentlich auch die stärkere Vernetzung der Unternehmen und ihrer Geschäftsprozesse untereinander (B2B).

CST entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

Schliesslich nützt CST der Gesellschaft als Ganzes. Dank der Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen und einem effizienteren Lieferverkehr in den Ballungsräumen leistet CST einen Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der Lärmemission sowie zur Sicherheit im Strassenverkehr.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

Da die Raumplanung grundsätzlich in der Kompetenz der Kantone liegt, ist eine frühzeitige Einbindung der Kantone in die Planung der Linienführung und der Hubstandorte wichtig und für die Kantone von Vorteil. Die Kantone können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Stellung nehmen zu den Punkten, welche sie betreffen, und stehen während des ganzen Prozesses zur Festlegung der Standorte der oberirdischen und unterirdischen Anlagen in engem Kontakt mit CST.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Wir sind mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Die genaue Bestimmung der Linienführung und der Hub-Standorte gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen eines Sachplanverfahrens ist wichtig. So kann CST optimal mit den raumplanerischen Vorgaben der Kantone abgestimmt und in bestehende Verkehrsnetze und geplante Erweiterungen integriert werden.

Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Das Grundprinzip von CST ist „Von der Wirtschaft für die Wirtschaft“. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich – finanziell und ideell – für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Darum wird CST auch nach den Bedürfnissen der Wirtschaft konzipiert und ist marktnah. Die vom Förderverein CST im 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage. Eine solche besteht noch nicht für unterirdische Gütertransportanlagen und muss daher neu geschaffen werden. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund soweit möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bekannte Prozesse anlehnt. Damit kann das Verfahren schlank gehalten werden. Artikel 81 und 87 der Bundesverfassung scheinen als rechtliche Grundlage ausreichend und zweckmässig.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGütG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen ungünstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens ausreichend berücksichtigen. Die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens sollte im Gesetz festgehalten werden.

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

Ja. CST ist das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Es ist aber möglich, dass in einigen Jahren auch andere Betreiber eine Strecke für den Gütertransport im Untergrund errichten möchten. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

Allerdings muss CST oder jedes andere Unternehmen, das eine Planung nach UGütG einleitet, sich auf einen Schutz seiner planerischen Vorleistungen verlassen können. Dies ist im Gesetz entsprechend vorzusehen (siehe dazu Antrag 4 zu Art. 7 weiter unten).

Wichtig ist ferner, dass die Diskriminierungsfreiheit und die Interoperabilität der Anlagen im Gesetz festgehalten sind und keine parallelen Systeme entstehen müssen (vgl. dazu die Bemerkungen zu Art. 4 auf Seite 7). Da CST als erste Unternehmung ein voll integriertes Logistiksystem errichten wird, ist

sicherzustellen, dass allfällige andere, später in den Markt eintretende Akteure die technischen Standards des ersten Anbieters übernehmen.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt.

Wir teilen die Einschätzung des Bundes, dass die Unterstützung des Vorhabens durch die Kantone von zentraler Bedeutung ist. Das Sachplanverfahren gemäss Raumplanungsverordnung (RPV) wurde für Fälle wie den vorliegenden entwickelt, in denen der Bund Bauten und Anlagen genehmigt, die eine raumplanerische Auswirkung haben. Das Sachplanverfahren garantiert die Mitwirkung der Kantone und weiterer involvierter Akteure.

Um die Festlegung der Linienführung in den Richtplänen zu vereinfachen und um die Koordination zwischen den Kantonen zu erleichtern, erachten wir es als nötig, die Korridore für die unterirdische Linienführung und die Hub-Standorte im Sachplan mit fortschreitender Planung von CST enger zu definieren, als dies im ersten Entwurf des Sachplans vorgesehen war. Der Planungsbedarf der Kantone sowie der Koordinationsaufwand unter den Kantonen können dadurch deutlich reduziert werden. Dies bringt sowohl für CST wie auch für die Kantone Vorteile. Einige Kantone haben in der ersten Anhörung zum Sachplan denn auch vorgeschlagen, dass der Bund die Kompetenz erhält, sowohl die Lage der unterirdischen wie auch der oberirdischen Anlagen mit einer grösseren Genauigkeit im Sachplan festzulegen, als dies im Gesetzesentwurf vorgesehen ist.

Ferner ist das Vorgehen zur Koordination der Sach- und Richtplanung zu schärfen. Aufgrund des Gesetzesentwurfs (2. Abschnitt, Art. 6 - 8) und des erläuternden Berichts (insbesondere Ziff. 4.1.4) ist nicht klar, ob der Bund Sachplan- und Richtplanverfahren parallel oder nacheinander durchführen und wie er die Koordination zwischen den beiden sicherstellen will. Aufgrund der bisherigen Informationen gingen wir von gleichzeitigen, aufeinander abgestimmten Verfahren aus. Die Ausführungen in Kapitel 4.1.4 des erläuternden Berichts, wo für die Festsetzung der Richtpläne von einer Dauer von drei Jahren ab Festsetzung des Sachplans ausgegangen wird, lassen jedoch auf nachgelagerte Verfahren schliessen. Wir halten parallele, aufeinander abgestimmte Verfahren für effizient, zielführend und zeitsparend. Auf jeden Fall müssen die Abläufe, Entscheidungswege und Zuständigkeiten klarer definiert werden, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist.

Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen.

Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

CST wird auf jeden Fall den frühzeitigen Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung sicherstellen.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, da sie einen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Siehe die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln auf den folgenden Seiten.

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

Nein.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Gesetzesartikeln**

### **Art. 1 und 2**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 3**

Für CST ist klar, dass die Anforderungen und Bedürfnisse der Kantone bei der Planung und beim Bau der Anlagen zu berücksichtigen sind, damit sich diese bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Berücksichtigung der Anliegen der Kantone darf indes nicht zu Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führen. Es ist daher entscheidend, wie die etwas vage Formulierung „angemessen zu berücksichtigen“ von den verschiedenen Akteuren verstanden wird. Die Berücksichtigung der kantonalen Anliegen darf nicht bedeuten, dass die wirtschaftlichen Interessen von CST übergangen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Interessenabwägung nach Art. 3 RPV, auf die in den Erläuterungen verwiesen wird.

Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung von Art. 3 vor:

#### **Antrag 1**

##### **Art. 3 Anliegen der Kantone**

Die Anliegen der betroffenen Kantone bezüglich der Linienführung der Transportanlagen und der Standorte der übrigen Anlagen sind im Rahmen der Planung und des Baus der Anlagen angemessen zu berücksichtigen, soweit diese die Wirtschaftlichkeit und die zeitgerechte Realisierung des Gesamtvorhabens nicht gefährden.

### **Art. 4**

CST befürwortet grundsätzlich ein Diskriminierungsverbot. Das bedeutet für uns, dass KundInnen und Kunden unter gleichen Bedingungen einen gleichwertigen Zugang zu unseren Dienstleistungen haben sollen und dass wir Geschäftsbeziehungen nicht willkürlich verweigern oder diskriminierend ausgestalten dürfen. Das Diskriminierungsverbot auferlegt uns also eine grundsätzliche Vertragsabschlusspflicht (Kontrahierungszwang) und – analog den Grundsätzen des allgemeinen Wettbewerbsrechts – die Verpflichtung, Wettbewerber und Handelspartner nicht missbräuchlich zu behandeln oder zu behindern.

Wir erlauben uns aber darauf hinzuweisen, dass eine Analogie zum Eisenbahnbereich (Art. 9a EBG) nicht vollumfänglich möglich ist. Bei den Transportdienstleistungen von CST handelt es sich um ein integriertes System (Infrastruktur und Betrieb). Es ist – im Gegensatz zum Eisenbahnbereich – z. B. nicht möglich, dass andere BetreiberInnen selber eigene Fahrzeuge mit Waren Dritter im CST-Tunnel oder auf der anderen CST-Infrastruktur verkehren lassen. Im CST-System geht es somit um den nichtdiskriminierenden Zugang zu den CST-Transportdienstleistungen von einem Punkt A zu einem Punkt B und nicht um den direkten Zugang zu den CST-Netzinfrastrukturen. Im Zusammenhang mit dem Diskriminierungsverbot gemäss Art. 4 UGüTG sind also nicht wie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) Fragen der Trassenzuteilung oder der Trassenpreise zu beantworten, sondern vor allem Fragen der Nichtdiskriminierung bei den Preisen bzw. Konditionen für die Transportdienstleistungen und bei der Transportabwicklung.

Mit Blick auf eine allfällige Zugangsregulierung auf Verordnungsstufe ist es uns wichtig, auf diesen grundsätzlichen Unterschied zwischen dem CST-System und dem oberirdischen Bahnverkehr aufmerksam zu machen.

## Art. 5

Keine Bemerkungen.

## Art. 6

### Abs. 1

Im Sinne unserer Ausführungen zu Frage 4b oben sollte der Bund im Sachplan für die unterirdischen Anlagen nicht nur Räume, sondern enger gefasste Korridore bezeichnen. Damit kann der Koordinationsaufwand unter den Kantonen sowie zwischen Bund und Kantonen deutlich reduziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies für alle Akteure von Vorteil ist. Wir schlagen deshalb folgende Änderung von Art. 6 Abs. 1 vor:

### Antrag 2

#### Art. 6 Richtplan- und Sachplanerfordernis

<sup>1</sup> Der Bundesrat bezeichnet den Korridor für die Transportanlagen sowie geeignete Räume für die oberirdischen Anlagen nach diesem Gesetz in einem Sachplan.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> (...)

### Abs. 2

Gemäss Art. 6 Abs. 2 sind Einträge in den kantonalen Richtplänen Voraussetzung für das Vorhaben. Gleichzeitig sollen gemäss Art. 10 Abs. 5 kantonale Konzessionen, Bewilligungen und *Pläne* nicht erforderlich sein. Hierin besteht ein Widerspruch, der zu bereinigen ist.

### Abs. 3

Gemäss Kapitel 4.1.4 der Erläuterungen geht der Bund von einer Dauer von rund 3 Jahren nach Festsetzung des Sachplans für die Richtplanverfahren aus. Dies entspricht Abs. 3, steht aber im Widerspruch zum bisher vorgesehenen zeitgleichen Vorgehen. Die Gesetzesvorlage ist in dieser Hinsicht zu klären. Wir sprechen uns für ein zeitgleiches Vorgehen aus, da sonst die zeitgerechte Realisierung des CST-Systems und damit die Wirtschaftlichkeit betroffen sein kann.

Geht man von einem zeitgleichen Verfahren zur Erarbeitung von Sachplan und Richtplänen aus, muss die Frist der Kantone gemäss Abs. 3 kurz sein. Um das Planungsverfahren zu straffen, sollte bereits im Gesetz eine Frist zur Anpassung der Richtpläne statuiert werden. Damit entfällt für den Bund das Erfordernis, im Einzelfall zu prüfen, ob eine Frist angesetzt werden muss. Zudem ist fraglich, ob die jetzige Kann-Bestimmung überhaupt praxistauglich ist. Sie macht keinerlei Aussage zum Zeitpunkt und zu den Voraussetzungen für eine Fristansetzung, und diese dürfte daher im Anwendungsfall umstritten sein.

Es ist zudem zwingend, dass sich die Kompetenz des Bundes nach Abs. 3 nicht nur auf die Festlegung der Linienführung der Transportanlagen, sondern auch auf die Standorte der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen (Hub) erstreckt. Ohne Festlegung der Standorte für die oberirdischen Anlagen würde CST weiterhin die Grundlage für die Plangenehmigung fehlen.

Aufgrund der obigen Ausführungen schlagen wir folgende Änderungen an Art. 6 Abs. 3 vor:

### **Antrag 3**

#### **Art. 6 Richtplan- und Sachplanverfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Ab der Festsetzung des Sachplans läuft für die Kantone eine Frist von einem Jahr zur Anpassung der Richtpläne. Der Bundesrat kann den Kantonen dafür Fristen setzen. Legt ein Kanton innert der gesetzten Frist die Linienführung und die Standorte der oberirdischen Anlagen nicht fest, kann der Bund dies im Sachplan tun.

### **Art. 7**

Diese Bestimmung ist entsprechend Antrag 2 anzupassen („Korridor“ vs. „Räume“).

Zur Gewährleistung der Investitionssicherheit eines Unternehmens ist sicherzustellen, dass nicht gleichzeitig mehrere Unternehmen eine unterirdische Gütertransportanlage planen können. Auch wenn CST heute das einzige Unternehmen ist, welches sich für den Bau und Betrieb einer unterirdischen Gütertransportanlage einsetzt, sollte das Gesetz entsprechend angepasst werden. Nur so besteht für unsere Investoren ausreichende Sicherheit.

### **Antrag 4**

#### **Art. 7 Verfahren**

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> Der Bundesrat entscheidet gestützt darauf, ob er die geeigneten Räume dafür bezeichnen will (Art. 6 Abs. 1), erteilt in diesem Fall die notwendigen Aufträge und legt die notwendigen Fristen fest. Damit wird dem Unternehmen das ausschliessliche Recht erteilt, eine unterirdische Gütertransportanlage zu planen.

### **Art. 8**

Diese Bestimmung führt für CST zu erheblichen Planungsunsicherheiten und nicht absehbarem Planungsaufwand. Der Koordinationsaufwand ist für alle Beteiligten unberechenbar.

Der Entwurf sieht vor, dass die Kantone sowohl im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können. Zudem besteht dieses Recht im *gesamten* Sach- bzw. Richtplanverfahren. In Bezug auf die parlamentarisch festgesetzten Richtpläne gehören folglich auch die Kommissionsberatungen zum Verfahren. Das bedeutet konkret, dass bis ganz zuletzt im Verfahren weitere Varianten eingefordert werden könnten, die von CST auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen wären. Eine Machbarkeitsstudie setzt einen erheblichen Aufwand seitens des Unternehmens voraus.

Für CST ist nachvollziehbar, dass eine gewisse Anzahl Varianten als Grundlage für die raumplanerischen Entscheide erforderlich sind. Diese können jedoch nicht in allen Details parallel erarbeitet werden. Die Anzahl Varianten, die Bund und Kantone vom Unternehmen insgesamt verlangen können, sind daher im Gesetz anzahlmässig und bezüglich Bearbeitungstiefe zu begrenzen. Andernfalls droht eine Planungsunsicherheit und ggf. ein riesiger Mehraufwand, der die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährdet.

Art. 8 gemäss Entwurf lässt überdies offen, wie die Varianten und die Verfahren zu einem koordinierten Ergebnis geführt werden können. Für uns ist unklar, wie die Festlegung der endgültigen Variante erfolgen soll, wenn Sachplan- und mehrere Richtplanverfahren (in Varianten) gleichzeitig geführt werden müssten. Dazu sind die Entscheidungswege und -zuständigkeiten klarer zu definieren, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Wir gehen davon aus, dass dies in der Verordnung erfolgen kann.

Schliesslich bedarf die Festlegung der Standorte gemäss dem Erläuterungsbericht einer raumplanerischen Interessenabwägung nach Art. 3 RPV. Wir weisen darauf hin, dass eine solche Interessenabwägung zwingend auch die wirtschaftlichen Interessen von CST berücksichtigen muss. Das bedeutet, dass die Rahmenbedingungen für CST, insbesondere die Standortabhängigkeit von grossen Warenströmen und die baulichen Gegebenheiten, bei der Standortwahl prioritär zu berücksichtigen sind. Dies ist als Rahmenbedingung im Gesetz festzuhalten (siehe dazu Antrag 1 sowie die Bemerkungen zu Frage 3 auf Seite 4).

Aus den aufgeführten Überlegungen beantragen wir die folgende Änderung von Art. 8.

#### **Antrag 5**

##### **Art. 8 Mitwirkung des Unternehmens**

<sup>1</sup>Bund und Kantone können vom Unternehmen verlangen, im Rahmen des Richt- oder Sachplanverfahrens unter Mitwirkung der betroffenen Kantone ~~mindestens zwei~~ insgesamt höchstens zwei Varianten für die Linienführung der Transportanlagen sowie die Standorte der Lager- und Umschlagsanlagen zu erarbeiten.

<sup>2</sup>Die Interessen des Unternehmens sind dabei prioritär zu berücksichtigen. Die Varianten müssen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

#### **Art. 9**

Im erläuternden Bericht (Ziff. 4.1.3) wird unter dem „öffentlichen Interesse der Raumplanung und des Umweltschutzes“ auch die Bündelung von Infrastrukturen (z.B. Stromleitungen) subsumiert. Das Unternehmen wird gemäss Bericht im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs nachweisen müssen, dass die Bündelung mit anderen Infrastrukturen hinreichend geprüft wurde.

Die Bündelung mit anderen Infrastrukturen kann erhebliche Auswirkungen auf die Ausgestaltung und Bauweise der Gütertransportanlagen haben. Um diese frühzeitig in der Planung berücksichtigen und den geforderten Nachweis im Rahmen des Plangenehmigungsgesuchs erbringen zu können, muss CST zeitnah wissen, bezüglich welcher Infrastrukturen (nebst Stromleitungen) der Bund eine solche Abklärung erwartet. Diese Vorgabe muss unseres Erachtens im Rahmen des Sachplans erfolgen.

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Gütertransportanlagen von CST nicht im Gemeingebrauch liegen. Nach unserer Rechtsauffassung findet daher das Benutzungsrecht für Anbieter von Fernmeldedienstleistungen nach Art. 35 Fernmeldegesetz keine Anwendung.

#### **Art. 10**

Art. 10 Abs. 8 regelt zusammen mit Art. 22 die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial. Art. 22 sieht eine kantonale Zuständigkeit für solche Anlagen vor, wenn eine Verwertung bzw. Ablagerung in der Nähe der Anlage nicht möglich ist.

Wir erachten eine solche Aufteilung der Kompetenzen für die Festlegung dieser Standorte als problematisch, weil sich daraus mit grösster Wahrscheinlichkeit Unklarheiten und Verzögerungen im Bewilligungsverfahren und allenfalls sogar im Bauablauf ergeben. Aus unserer Sicht sind alle Standorte



für die Entsorgung des Materials in der Plangenehmigung des BAV festzulegen. Für CST wird so die nötige Rechtssicherheit geschaffen. Die Kantone können zum Plangenehmigungsgesuch, das die Erschliessungsanlagen sowie die Standorte für Verwertung und Ablagerung von Aushub- und Ausbruchmaterial umfassen muss, Stellung nehmen. Die Anliegen der Kantone sind nach Art. 3 zu berücksichtigen (siehe Bemerkungen dazu weiter oben). Daraus ergibt sich, dass kein Bedarf für eine solche Aufteilung der Bewilligungskompetenzen besteht. Wir verweisen ferner auf die Ausführungen zu Art. 22 unten.

Wir beantragen folgende Änderung von Art. 10 Abs. 8.

#### **Antrag 6**

##### **Art. 10 Plangenehmigung**

(...)

<sup>8</sup> Zur Anlage gehören auch die Baustellenerschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, ~~die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.~~

##### **Art. 11 bis 13**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 14**

Für den weiteren Planungs- und Projektierungsprozess von CST ist von grosser Bedeutung, dass zeitnah feststeht, welche Unterlagen (Prüfungen, Abklärungen, Berichte, Pläne etc.) zusammen mit dem Plangenehmigungsgesuch einzureichen sind. Die Erarbeitung der Verordnung sollte daher so bald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit der Erarbeitung des Sachplans an die Hand genommen werden.

##### **Art. 15 bis 21**

Keine Bemerkungen.

##### **Art. 22**

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Art. 10 Abs. 8.

Entsprechend den Ausführungen zu Art. 10 Abs. 8 ist hier eine Mitwirkungspflicht der Kantone zur Bezeichnung der Standorte festzuhalten (Abs. 1) Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund sollte auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen die Kantone ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen (Abs. 2). In diesen – und nur in diesen – Fällen scheint uns eine kantonale Kompetenz zur Festlegung und Bewilligung des endgültigen Standorts angemessen. Die Bezeichnung von Zwischenlagern durch den Bund muss zudem in der Plangenehmigung zum Vorhaben und nicht in einem nachgelagerten Verfahren erfolgen.

## **Antrag 7**

### **Art. 22** Entsorgung von Ausbruch- und Aushubmaterial

<sup>1</sup> (...)

<sup>2</sup> ~~Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann das BAV den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Bestimmungen über das Plangenehmigungsverfahren für Anlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials. Kommen die Kantone ihrer Pflicht nach Abs. 1 nicht oder nicht ausreichend nach, kann der Bund nach Ansetzung einer Nachfrist mit der Plangenehmigung Zwischenlager bezeichnen. Der Kanton ist in diesem Fall für die Bezeichnung und Bewilligung der Standorte für die Entsorgung des Materials zuständig. Er erteilt die Bewilligung innerhalb von fünf Jahren nach der Plangenehmigung.~~

### **Art. 23**

Keine Bemerkungen.

### **Art. 24**

Nach unserer Einschätzung bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den Bewilligungstatbeständen gemäss Art. 24 Abs. 1 einerseits und Art. 10 Abs. 2 andererseits. Unter welche Bestimmung etwa der nachträgliche Einbau einer Telekommunikationsleitung fällt, lässt sich nicht eindeutig festlegen. Wir schlagen vor, die Bewilligungskompetenz der Kantone auf *oberirdische* Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, zu beschränken.

## **Antrag 8**

### **Art. 24** Anlagen nach kantonalem Recht

<sup>1</sup> Die Erstellung und die Änderung von oberirdischen Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem unterirdischen Gütertransport dienen, unterstehen dem kantonalen Recht.

<sup>2</sup> (...)

### **Art. 25**

Art. 25 Abs. 2 sieht vor, dass das BAV Sicherheiten für einen späteren Rückbau verlangen kann. Umfang und Art der Sicherheit können Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit von CST haben und sind daher von Beginn an genau zu bestimmen und verbindlich festzulegen. Wir schlagen vor, im Gesetz festzuhalten, dass die Bewilligungsbehörde die Sicherheiten mit der Plangenehmigung festlegen muss. Die Berechnungsweise der Sicherheit muss indes schon vorher bekannt sein und sollte in der Verordnung transparent festgelegt werden.

## Antrag 9

### Art. 25 Rückbau

<sup>1</sup>(...)

<sup>2</sup> Das BAV kann mit der Plangenehmigung entsprechende Sicherheiten verlangen.

## Art. 26 bis 42

Keine Bemerkungen

### Betriebsbewilligung

#### *Betriebsbewilligung*

Das UGÜTG sieht keine Betriebsbewilligung für die unterirdischen Transportanlagen vor. Dies hätte zur Folge, dass die Kantone für die erforderlichen Bewilligungen zuständig wären, die angesichts der Erstmaligkeit der Anlagen vorerst noch bestimmt und unter den Kantonen abgesprochen werden müssten. Wir bezweifeln, dass ein solches Vorgehen erfolgversprechend ist. Deshalb sprechen wir uns für eine Bundeskompetenz zur Erteilung einer Betriebsbewilligung aus. Diese ist neu im Gesetz aufzunehmen.

## Antrag 10

Im UGÜTG ist eine Betriebsbewilligung durch das BAV vorzusehen. Diese sollte unbefristet sein.

Abschliessend möchten wir noch anfügen, dass es für CST bzw. deren Investoren von grosser Wichtigkeit ist, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

**Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark AG**



Hans-Ulrich Müller  
Verwaltungsratspräsident



Dr. Guy Giuffredi  
Verwaltungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 3. Juli 2019

### **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie. Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, Palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt.



Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80% CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien.

CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Es ist wichtig, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

## Die Fragen im Einzelnen

### 1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig. CST hat das Potenzial, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Es entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten



**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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

**3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Ja. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Die 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist. Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut.

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

Ja. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle



beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen. Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Freundliche Grüsse

**Zibatra Logistik AG**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stefan Gächter", is written over a faint, illegible stamp or watermark.

**Stefan Gächter**  
Geschäftsführer

<b>GS/UEVK</b>
<b>11. JULI 2019</b>
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau BR Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Hedingen, 8. Juli 2019

## **Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Cargo sous terrain (CST) präsentiert eine innovative und nachhaltige Antwort auf das Wachstum und den strukturellen Wandel in Güterversorgung und -transport. CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das die Verkehrswege entlastet, die Umweltbelastung reduziert und für die pünktliche Lieferung von Waren sorgt. Wir sind deshalb überzeugt, dass CST für die Schweiz einen Mehrwert bringt.

Der Güterverkehr entwickelt sich nicht nur mengenmässig, er erlebt seit einigen Jahren auch einen Strukturwandel. Die Globalisierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte, der technologische Fortschritt und die sich wandelnden Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden haben die Logistikbranche verändert. Der Platz in den Ballungsgebieten wird immer knapper, während die Gesellschaft rund um die Uhr Warenlieferungen erhalten möchte, und zwar genau dann, wenn der Bedarf da ist. Die Grösse der Transporteinheiten in der Feinverteilung nimmt in der Folge ab, weil die Anforderungen an die Flexibilität und die Nachfrage nach Just-in-Time-Lieferungen steigen.

Mit einem Netz von Genf bis St. Gallen sowie mit Ästen nach Basel, Luzern und Thun sorgt CST für die Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsräume der Deutschschweiz und der Romandie. Über 90 Prozent der künftig von CST transportierten Güter würden ohne CST im Strassentransport transportiert. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind gering: Der mögliche Wegfall an Transportvolumen auf der ersten Teilstrecke beträgt 2%. Die Systeme sind vielmehr komplementär, weil auf der Schiene nicht die kleinteiligen, palettenbasierten Transporte stattfinden, wie sie CST vornimmt.

Cargo sous terrain ist ökologisch signifikant besser als der konventionelle Transport und kann die Abgase und die Lärmbelastung des Strassenverkehrs deutlich reduzieren, die sich nachteilig auf die Lebensqualität der Menschen und die Umwelt auswirken. Auf der 1. Teilstrecke resultieren gegenüber heute bis zu 80 % CO<sub>2</sub>-Einsparung pro transportierte Tonne Güter. Das erste Teilstück



Härkingen-Zürich spart 40'000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr ein. Auch in einer Zukunft mit elektrobetriebenen LKWs schneidet CST besser ab als alle übrigen Transportszenarien.

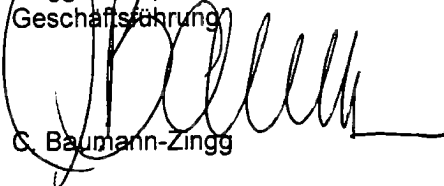
CST leistet auch einen Beitrag zur Transformation der Schweizer Wirtschaft in Richtung einer digitalen Ökonomie, wodurch sich neue Potenziale eröffnen. Das System ist von – und mit – den wichtigsten Akteuren im Markt entwickelt worden. Dazu gehören unter anderem Detailhändler, Logistiker, Ingenieure, Infrastruktur- und Telekomanbieter. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich aus dem Markt, CST ist also in keiner Phase (Bau oder Betrieb) auf öffentliche Subventionen angewiesen. CST konkurrenziert den öffentlich finanzierten Schienenverkehr weder in Bezug auf öffentliche Gelder noch auf das transportierte Gütervolumen. Die Mehrheit an der CST AG ist durchwegs in schweizerischer Hand.

Damit die private Finanzierung wie vom Bund verlangt funktionieren kann, ist es entscheidend, dass das Gesetz die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit schafft und die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens wahrt. Es ist wichtig, dass im Gesetz keine weiteren Auflagen definiert werden, welche die Wirtschaftlichkeit bzw. Realisierbarkeit des CST-Systems mit einer volkswirtschaftlich bedeutenden neuartigen und zukunftsfähigen Güterinfrastruktur gefährden könnten. Das Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann. Alle Akteure der Volkswirtschaft haben ein Interesse daran, dass der Weg für diese private Initiative frei gemacht wird – ohne Risiko für die öffentliche Hand, aber zum Wohl des ganzen Landes.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Position und Ihre Unterstützung zur Realisierung einer Güterinfrastruktur für die Wirtschaft und Gesellschaft der Schweiz.

Freundliche Grüsse

Zingg Transporte AG  
Geschäftsführung



C. Baumann-Zingg

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Wie bereits oben ausgeführt, sind wir überzeugt, dass Cargo sous terrain einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt. Dieser Nutzen ist vielschichtig. CST hat das Potenzial, die Logistikbranche in die Zukunft zu überführen, Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7), insbesondere in den Städten effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen sowie gleichzeitig die oberirdischen Verkehrswege zu entlasten. CST wurde „von der Wirtschaft für die Wirtschaft“ entwickelt und orientiert sich an den Bedürfnissen der beteiligten Branchen. Es entspricht zudem der Nachfrage der Konsumentinnen und Konsumenten, die vermehrt online einkaufen und Kleinstmengen rasch nach Hause geliefert haben möchten. Mit CST kommen die Lieferungen pünktlich am Bestimmungsort an, ohne die Umwelt, Ressourcen und Infrastrukturen zusätzlich zu belasten.

### **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?**

Wir begrüssen das anvisierte Vorgehen. Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage ist notwendig, um für dieses grosse Vorhaben Planungssicherheit zu erlangen. Das einheitliche Verfahren stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass die öffentlichen Interessen, insbesondere die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung, dem Interesse der Versorgungssicherheit gleichgestellt werden. Müsste CST in jedem beteiligten Kanton und bei allen Gemeinden separate Bewilligungen einholen, würde der Umsetzungsprozess zeitlich massiv verzögert und die Realisierung eines zusammenhängenden Netzes deutlich verteuert oder sogar verunmöglicht.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Ja. Durch ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt und dass alle relevanten Interessengruppen angehört bzw. einbezogen werden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes würde dem Selbstverständnis von CST widersprechen. Es sind namentlich Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer, die sich für die Realisierung dieses neuartigen Gesamtlogistiksystems engagieren. Die 2015 präsentierte Machbarkeitsstudie hat ferner gezeigt, dass das Vorhaben wirtschaftlich rentabel zu betreiben und daher privat zu finanzieren ist. Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit privatwirtschaftliche Initiativen zu ermöglichen, wie er das auch heute im Bereich des Güterverkehrs tut.

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

Ja. Ein allgemeingültiges Gesetz ist zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz.

- b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Wir unterstützen die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen indes einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

- c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Wir können das Bedürfnis des Bundes nach einer klaren und engen Abgrenzung des Plangenehmigungssperimeters nachvollziehen. Für CST ist hingegen zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Grundsätzlich ist richtig, dass der/die Eigentümer/in oder Betreiber/in in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel scheint ein Rückbau weder sinnvoll noch möglich. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so zu herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie wenn möglich in eine andere Nutzung überführt werden kann. Für die oberirdischen Anlagen ist ein Rückbau soweit sinnvoll vorstellbar.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein.

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

Nein.

Per E-Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Zürich, 1. Juli 2019

**Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (Vernehmlassung);  
Stellungnahme der Zürcher Handelskammer**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. April 2019 wurden interessierte Kreise dazu eingeladen, sich zum neu zu erlassenden Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) zu äussern. Die Zürcher Handelskammer (ZHK) vertritt die Zürcher Wirtschaft und setzt sich für möglichst günstige Rahmenbedingungen ein, wozu auch eine funktionierende und zeitgemässe Infrastruktur gehört.

Der zunehmende Waren- und Personenverkehr führt die bestehende Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen. Wir befürworten deshalb den gezielten Ausbau von Infrastrukturen dort, wo eine stetige, tageszeitunabhängige Überlastung besteht. Längerfristig braucht es jedoch neue innovative Lösungen, die nicht nur einer wachsenden, sondern auch einer sich verändernden Verkehrsnachfrage, gerade im Güterverkehr, begegnen. Zürich als wertschöpfungsreichster Wirtschaftsstandort beherbergt zugleich das grösste urbane Zentrum der Schweiz und ist deshalb von den Herausforderungen in der Güterlogistik und von möglichen Antworten darauf besonders stark betroffen. Der Flughafen Zürich ist zugleich das Luftfahrt-Drehkreuz der Schweiz und der landesweit grösste Umschlagplatz für Luftfracht.

Mit Cargo sous terrain (CST) liegt ein von Unternehmen initiiertes und organisiertes Projekt vor, das einem neuartigen Transportlogistikkonzept folgt. Solche privaten, von der Wirtschaft ausgehenden Initiativen sind zu begrüessen, zumal die Erstellung neuer Infrastrukturen gewisse Unsicherheiten birgt, kostenintensiv ist und bei einer öffentlichen Finanzierung die Staatskassen übermässig belasten würde. Die ZHK unterstützt deshalb, dass der Bund dem Ersuchen der Projektträger von CST entspricht und gesetzliche Grundlagen für ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene schafft.

Mehrere Mitglieder der ZHK haben den vorliegenden Gesetzesentwurf diskutiert und dazu ihre Meinung geäussert. Unsere konsolidierte Beurteilung unterbreiten wir Ihnen in dieser Stellungnahme.

## Allgemeine Bemerkungen

Wie eingehend erwähnt, messen wir der Erweiterung des Güterverkehrs- und Logistikangebots zur Deckung der steigenden Nachfrage eine grosse Bedeutung zu. Der Transport von Waren zwischen Produzenten, Verarbeitern, Händlern und Konsumenten ist die Voraussetzung für Handel und Warentausch und damit ein wesentlicher Pfeiler für die Entstehung von Wohlstand. Stockt es in diesem Rückgrat, weil beispielsweise Lastwagen im Stau stehen oder Gütertransportmöglichkeiten auf der Schiene nicht zur Verfügung stehen, wird es für die Beteiligten in der Lieferkette sehr rasch kostspielig. Gleichzeitig beobachten wir einen Strukturwandel in der Logistikbranche: Die sogenannte «just in time» Belieferung gewinnt zunehmend an Bedeutung und der stark wachsende online-Handel führt zu mehr Direktlieferungen zu den Konsumenten, während der klassische Detailhandel tendenziell an Bedeutung einbüsst. Dies stellt die Logistik vor neue Herausforderungen, besonders in den dicht besiedelten urbanen Zentren, wo sowohl Verkehrs- wie auch Lagerkapazitäten begrenzt sind. Mit begrenztem Lagerraum und kleinteiligen Lieferungen ist auch der Flughafen Zürich konfrontiert. Es gilt in zukünftigen Mobilitätskonzepten in erster Linie dem Aspekt der City-Logistik und der «letzten Meile» besondere Beachtung zu schenken.

CST verspricht eine Antwort auf diese Herausforderungen, indem es ein Gesamtlogistiksystem mit drei Komponenten – Tunnel, (Inter-)City-Logistik und Steuerung mit avancierter IT – über den gesamten Güterweg von der Produktion bis zum Bestimmungsort inklusive Feinverteilung vorsieht. Die technische Realisierbarkeit von CST können wir nicht detailliert beurteilen. Ebenso wenig können und wollen wir die Rentabilität oder auch die Umweltverträglichkeit des Projekts bewerten. Für die Einführung einer Gesetzesgrundlage, die die Erstellung von CST erst effizient ermöglicht, sind diese Aspekte auch von untergeordneter Bedeutung. Für uns ist vielmehr zentral, dass der Staat die Realisierung von innovativen Konzepten, darunter unterirdische Logistiklösungen, ermöglicht. Das breit aufgestellte Aktionariat und der grosse Rückhalt aus der Wirtschaft sprechen für die Seriosität von CST und die Projektierung ist genügend weit fortgeschritten, dass es sich rechtfertigt, dem Antrag auf Schaffung entsprechender gesetzlicher Grundlagen nachzukommen.

Mit der Einführung eines einheitlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) wird eine Grundlage geschaffen, die neben CST zukünftig auch alternative Projekte im Bereich des unterirdischen Gütertransports ermöglichen würde. Das PGV, das sich insbesondere im Bereich der Eisenbahn bewährt hat, stellt eine koordinierte Entwicklung sicher und bindet die Kantone entsprechend in die Projektierung mit ein. Hierbei ist eine klare Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen ebenso wichtig, wie eine möglichst weitgehende Ausschöpfung der Planungsmöglichkeit innerhalb des Sachplanverfahrens. So stellt der Bund sicher, dass die Realisierung von CST oder zukünftiger alternativer Projekte nicht unnötig verzögert oder erschwert wird.

Zusammenfassend halten wir fest, dass **wir den vorgelegten Gesetzesentwurf befürworten**. Unsere Bemerkungen zu den Fragen der Vernehmlassung sowie einzelne Anpassungsanträge finden Sie untenstehend.

## **Bemerkungen zu den einzelnen Fragen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Ein Bedarf für neuartige Güterlogistikkonzepte in der Schweiz ist sowohl aus Konsumenten- wie aus Unternehmenssicht gegeben. CST ist in der Form einer unterirdischen Gütertransportanlage ein erfolgversprechendes Projekt und geniesst bei den Unternehmen der verladenden Wirtschaft grossen Rückhalt. Eine Beurteilung technischer und betriebswirtschaftlicher Details von CST können wir jedoch nicht vornehmen.

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja, wir begrüssen die Einführung eines einheitlichen Plangenehmigungsverfahrens für unterirdische Gütertransportanlagen. Das Verfahren gibt den Projektträgern Planungssicherheit und ermöglicht die weitere Fortentwicklung von CST. Es stellt sicher, dass die Entwicklung koordiniert erfolgt, dass schweizweit dieselben Bedingungen gelten und dass das öffentliche Interesse wie die Anforderungen an den Umweltschutz und die Raumplanung berücksichtigt werden. Dieses Vorgehen ist auch im Sinn der Kantone, die damit frühzeitig in die Projektplanung miteinbezogen werden, gleichzeitig aber keine separaten Bewilligungsverfahren durchführen müssen.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Mit den Zielsetzungen der Vorlage sind wir grundsätzlich einverstanden.

CST ist ein von Unternehmen initiiertes Projekt: Branchenvertreter und Marktakteure sowie Infrastruktur-Finanzierer engagieren sich – finanziell und ideell – für dessen Realisierung. Dadurch ist das Projekt marktnah und richtet sich nach den Bedürfnissen der Wirtschaft. Weder Bund noch Kantone sollen sich bei CST finanziell engagieren. Der Staat soll sich auf seine Rolle des Gesetzgebers und Regulierers – und damit als «Enabler» von Innovationen – beschränken, was mit der Schaffung der erforderlichen Gesetzesgrundlagen geschieht. Es ist sinnvoll, dass sich der Bund dabei soweit als möglich an bereits bestehende rechtliche Rahmen (konkret: an das Eisenbahngesetz) und bewährte Prozesse anlehnt und auf das Plangenehmigungs- und Sachplanverfahren setzt.

Das Plangenehmigungsverfahren gemäss UGüTG kann allerdings nicht 1:1 mit einem eisenbahn- oder nationalstrassenrechtlichen Planungsverfahren verglichen werden. Der privatwirtschaftliche Charakter von CST stellt andere Anforderungen an die Interessenabwägung. Ein Hub-Standort, der aus Sicht aller öffentlichen Interessen bzw. Akteure optimal ist, kann für das Unternehmen namentlich aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen unter Umständen weniger günstig sein. Die raumplanerische Interessenabwägung nach Art. 3 RPV muss deshalb – neben den Interessen der Kantone und Gemeinden – auch die Interessen des Unternehmens berücksichtigen. Dies sollte im Gesetz entsprechend festgehalten werden.

**4. Begrüssen Sie die vorgeschlagene Lösung (Kap. 1.4.2)? im Speziellen:**

**a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemeingültigen Gesetz?**

Ja, das Gesetz muss allgemeingültig sein und entsprechend der freien Marktwirtschaft potentielle weitere Projekte für den unterirdischen Gütertransport ermöglichen.

**b. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

In dieser Hinsicht sind Präzisierungen erforderlich, um die Investitions- und Rechtssicherheit für Bund, Kantone und die Betreiber zu erhöhen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der Bund seine Möglichkeiten im Sachplanverfahren ausschöpft und die Interessen und Anliegen der Kantone im Sachplanverfahren berücksichtigt und koordiniert werden. Die Richtplanung soll sich darauf beschränken, die Vorgaben des Sachplans stufengerecht umzusetzen. Nur mit einer solchen Konzentration der Entscheide im Sachplan ist sichergestellt, dass das gesamte Projekt inklusive Linienführung, Hubstandorten und Erschliessungsanlagen in einem einzigen Genehmigungs- und anschliessenden Rechtsverfahren bewilligt werden kann. Eine Aufteilung in nationale und kantonale Verfahren schafft zu viele Unsicherheiten hinsichtlich Zeit- und Planungsaufwand sowie hinsichtlich einer ganzheitlichen Umsetzung.

Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung ist aus unserer Sicht ebenso wichtig wie eine klare Regelung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Kantonen.

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

Grundsätzlich ist es richtig, dass die Eigentümerin oder Betreiberin in der Pflicht steht, wenn eine Anlage nicht mehr betrieben wird. Bei einem 500 km langen Tunnel ist es allerdings fraglich, ob ein Rückbau möglich ist. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt oder dass sie diese in eine andere Nutzung überführt.

Wichtig ist, dass Art und Umfang der zu leistenden Sicherheiten von Anfang an genau bestimmt sind, um Rechts- und Investitionssicherheit zu garantieren.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Art. 4 Abs. 3 Bst. c E-UGüTG (Diskriminierungsverbot, Preisregulierung)

Diese Bestimmung verleiht der Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) die Kompetenz, über Streitigkeiten betreffend die Berechnung des Preises zu entscheiden. Wir stellen die Aufgabe der Streitschlichtung nicht grundsätzlich in Frage, möchten jedoch festhalten, dass dies keinesfalls als Preisregulierungskompetenz des Bundes zu verstehen ist. Die Eigentümerin oder Betreiberin einer unterirdischen Güterlogistikanlage besitzt keine Monopolstellung im Gütertransport. Stattdessen besteht ein Plattform-Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern

(Strasse, Schiene, Luft, Untergrund etc.), der auf alle Angebotsformen preismässigend wirkt. Entsprechend sind die Möglichkeiten von CST, überhöhte Preise durchzusetzen, beschränkt. Eine Preisregulierungskompetenz des Bundes ist daher weder notwendig noch sinnvoll. Vielmehr wäre eine staatliche Preissetzung in einem Markt ohne nennenswerte Möglichkeit zur Ausnutzung einer marktbeherrschenden Position eine Verletzung ordnungspolitischer Grundprinzipien.

Art. 8 E-UGüTG (Mitwirkung des Unternehmens)

Es steht ausser Frage, dass die Anliegen der Kantone hoch zu gewichten und angemessen zu berücksichtigen sind, damit sich die zu bauenden Anlagen bestmöglich in die bestehenden räumlichen Verhältnisse einfügen. Die Bestimmung gemäss Art. 8 E-UGüTG, wonach die Kantone im Sachplan- wie auch im Richtplanverfahren jeweils mindestens zwei Varianten verlangen können, ist jedoch problematisch. Dieses Recht führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und zu einem nicht absehbaren Planungs- und Koordinationsaufwand, zumal es weder inhaltlich (Korridore/Räume bzw. Linienführung/Standorte) noch mengenmässig (Minimum an Varianten, aber kein Maximum) oder zeitlich (in welcher Verfahrensphase bzw. bis wann können die Varianten verlangt werden) eingegrenzt ist. Um die Planungs- und Investitionssicherheit nicht zu gefährden, ist die Anzahl der Varianten zwingend zu begrenzen. Die für die Standortevaluation nötigen Abklärungen sollten vor Eröffnung und als Grundlage des formalen Verfahrens mit den kantonalen Raumplanungsämtern abschliessend festgelegt und ausgearbeitet werden.

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

Nein, abgesehen von den oben erwähnten Präzisierungswünschen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

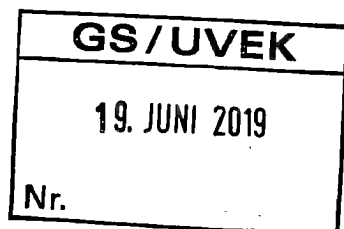
Freundliche Grüsse  
**Zürcher Handelskammer**

Dr. Regine Sauter  
Direktorin

Mario Senn  
Leiter Wirtschaftspolitik



**Firmenkunden**  
Key Account Management



Kontakt	Andreas Scherer
Telefon	044 292 2266
E-Mail	andreas.scherer@zkb.ch
Adresse	Bahnhofstrasse 9 8001 Zürich
Briefadresse	Postfach, 8010 Zürich
ServiceLine	
Telefon	0844 850 830

**A-Post**

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Zürich, 18. Juni 2019

**Cargo sous terrain: Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) Stellung zu nehmen, bedanken wir uns. Gerne äussern wir uns zu den nachgefragten Themen auf den folgenden Seiten.

Ausgelöst durch das Bevölkerungswachstum sowie einen erhöhten Anspruch an die Mobilität ist der Personen- und Güterverkehr in der Schweiz in den letzten Jahren stark angestiegen. Aufgrund uns vorliegenden Schätzungen (u.a. ASTRA, ARE) geht die Zürcher Kantonalbank ("ZKB") davon aus, dass der Transport von Gütern in der Schweiz auch in den nächsten Jahren deutlich zunehmen dürfte.

Deshalb sind neue Wege zur Versorgung der Zentren gesucht. Cargo sous terrain ("CST") ist eine innovative Lösung mit einer Infrastruktur ausschliesslich für Güterverkehr zur Entlastung und Ergänzung oberirdischer Verkehrswege. CST hat das Potenzial, eine umfassende Veränderung der heutigen Logistikprozesse hin zu mehr Effizienz in Gang zu bringen.

Die ZKB unterstützt den Kanton Zürich bei seinen Aufgaben in Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Mit unserem Einsatz für Natur und Umwelt, engagieren wir uns ebenfalls für nachhaltige Mobilitätskonzepte und setzen uns für den Schutz natürlicher Lebensgrundlagen für zukünftige Generationen ein.

Unsere Partnerschaft mit CST unterstreicht dieses Engagement. Mit dem innovativen Projekt CST könnte die ZKB einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Mobilitätsproblematik im Kanton Zürich leisten. Dies durch die Entlastung des Wirtschaftsraums Zürich und weiterer Landesteile vom oberirdischen Güterverkehr und den damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Vordergrund steht für die ZKB das Gesamtlogistikkonzept und nicht nur der Tunnelteil.

Entlang dem Leistungsauftrag engagiert sich unsere Bank ebenfalls für unternehmerische Innovationen und fördert vielversprechende Ideen und Projekte. Insbesondere die starken und etablierten Partner von CST sowie die positiven Resultate der Machbarkeitsstudie stehen aus unserer Sicht für die Realisierbarkeit des Projektes. Nebst unserem

Institut haben bisher rund fünfzig Investoren die Wirtschaftlichkeit des CST Projekts überprüft. Ein essentieller Aspekt für die Wirtschaftlichkeit ist sicherlich die für private Investitionen nötige Rechts- und Planungssicherheit.

Hierfür ist es aus unserer Sicht wesentlich, dass die Koordination zwischen Sach- und Richtplanverfahren und die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sauber geklärt werden. Das zur Debatte stehende Gesetz soll den Rahmen schaffen, dass diese zukunftsweisende Idee weiterverfolgt werden kann.

## **Die Fragen im Einzelnen**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für eine unterirdische Gütertransportanlage gemäss dem Konzept von CST in der Schweiz?**

Die ZKB ist der Meinung, dass CST einem Bedarf entspricht und für die Allgemeinheit einen bedeutenden Nutzen bringt:

- Potenzial, die Kleingüter flexibler und kontinuierlich (24/7) sowie effizienter zu transportieren und die Versorgung mit Gütern langfristig sicherzustellen
- Entlastung der oberirdischen Verkehrswege
- die künftigen Nutzer beteiligen sich bereits an Planung des Projekts
- bedeutende Schweizer Logistiker vernetzen sich zu einem gemeinsamen Verbund
- Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch Reduktion des Schwerverkehrs auf den Nationalstrassen

### **2. Begrüssen Sie, dass der Bund solch eine unterirdische Gütertransportanlage durch ein Plangenehmigungsverfahren unterstützt und somit weitere kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne nicht mehr erforderlich sind?**

Ja, die ZKB begrüsst dieses Vorgehen. Damit das von privaten Investoren unterstützte Projekt CST Planungssicherheit erlangen kann, ist ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene für die unterirdische Gütertransportanlage notwendig. Eine frühzeitige Einbindung der Kantone für die Planung der Linienführung ist aus unserer Sicht ebenfalls anzustreben.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlicher Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 1.4.1)?**

Die ZKB ist mit den Zielsetzungen der Vorlage im Grundsatz einverstanden.

Ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren auf Bundesebene und ein geordnetes Sachplanverfahren wird sichergestellt, dass keine gesamtschweizerischen und öffentlichen Interessen (Sicherheit, Naturschutz, Grundwasser etc.) verletzt werden, und dass die Umsetzung über die Kantonsgrenzen hinweg einheitlich erfolgt.

Aus Sicht der ZKB bilden intakte Infrastruktur-Anlagen (z.B. Anlagen für die Strom- und Wasserversorgung, den öffentlichen wie privaten Nah- und Fernverkehr oder das Gesundheitswesen), das Rückgrat einer erfolgreichen Gesellschaft und Wirtschaft. Sowohl die Erneuerung bestehender Anlagen als auch der Neubau solcher Infrastruktur sind regelmässig Vorhaben mit hoher Kapitalintensität und langfristiger Kapitalbindung.

Die Rolle des Bundes liegt aus unserer Sicht darin, für gute Rahmenbedingungen zu sorgen und damit die angestrebte privatwirtschaftliche Initiative zu ermöglichen. Zu den Rahmenbedingungen gehört insbesondere die gesetzliche Grundlage.

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

Ja. CST ist unseres Wissens das erste Unternehmen, das ein unterirdisches Transportsystem errichten will. Falls in Zukunft weitere Projekte entstehen sollten, dürfte ein allgemeingültiges Gesetz zukunftsfähiger als ein CST-Spezialgesetz sein.

**b. Sind sie damit einverstanden, dass der Bund Planungsräume vorgibt, die konkrete Festlegung der Hub-Standorte sowie der unterirdischen Linienführung jedoch Aufgabe der Kantone ist?**

Die ZKB unterstützt die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Bereich der Raumplanung im Grundsatz. Der Entwurf lässt den Kantonen einen grossen räumlichen Spielraum zur Festlegung der Linienführung sowie der Hub-Standorte in ihren Richtplänen. Es ist sicherzustellen, dass ein solches Vorgehen nicht zu einer erheblichen Planungsunsicherheit für CST und zu einem grossen Koordinationsaufwand unter allen Akteuren führt. Entscheidend beim Vorgehen zur Festlegung der Hub-Standorte und der Linienführung ist, dass alle beteiligten Parteien – Bund, Kantone, Standortgemeinden und die CST AG – mit dem gewählten Vorgehen einverstanden sind und dieses mittragen.

**c. Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang (Hub) genehmigt und die restlichen Kompetenzen in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleiben?**

Für CST ist zentral, dass mit der Plangenehmigung eine funktionsfähige Infrastrukturanlage bewilligt werden kann. Dies bedingt, dass die unmittelbar an die Hubstandorte angrenzenden Anschlüsse an bestehende Verkehrsanlagen von der Plangenehmigung erfasst sein müssen. Wenn für die direkte Erschliessung der Hubstandorte kantonale oder kommunale Bewilligungen nötig wären, bestünde für CST das Risiko, dass vom Bund bewilligte Hubstandorte gar nicht betrieben werden könnten.

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

Die ZKB ist der Meinung, dass bei einem im Endausbau bis zu 500 km langen Tunnel eine Rückbau-Verpflichtung nicht praktikabel ist. Sinnvoller wäre die Verpflichtung der Eigentümerin oder der Betreiberin, die Anlage im Falle einer Betriebsaufgabe so herzurichten, dass sie kein Sicherheitsrisiko darstellt. Für die oberirdischen Anlagen könnte ein Rückbau besser dargestellt werden.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

**a. Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Die ZKB hat keine spezifischen Anpassungswünsche zu den einzelnen Gesetzesartikeln. Es ist aus unserer Sicht wesentlich, dass die Berücksichtigung von verschiedenen Akteuren, Kantonen oder Gemeinden nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen und Verzögerungen des Projekts CST führen. Dies könnte sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auswirken und die erfolgreiche Realisierung nachhaltig schädigen.

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

Aus Sicht der ZKB nicht.

Für Ihre Fragen zu unserer Unterstützung des Projekts CST stehen wir Ihnen gerne und jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Zürcher Kantonalbank



Patrik Volkart  
Key Account Manager, Vizedirektor



Andreas Scherer  
Key Account Manager, Mitglied der Direktion



## ZV Regionale Wasserversorgung Gäu

Präsident: Robert Gurtner, Dorfstr. 32, 4625 Oberbuchsitzen



## ZV Wasserversorgung Untergäu

Präsident: Thomas Jäggi, Lochmatte 35, 4624 Härkingen

Per E-Mail an

[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

UVEK

Oberbuchsitzen/Härkingen, 28. Juni 2019

### Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

#### Ausgangslage und direkte Betroffenheit

Bis am 10. Juli 2019 läuft die Vernehmlassung über den Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport. Weil die Zweckverbände Wasserversorgung Untergäu (ZVWVU) und Regionale Wasserversorgung Gäu (RWVG) vom auslösenden Projekt dieses Gesetzesentwurfes direkt betroffen sind, nehmen wir dazu Stellung.

Der ZVWVU und der ZV Gäu sind öffentlich-rechtliche Körperschaften nach solothurnischem Gemeindegesetz. Die beiden Zweckverbände sind für die Wasserversorgungen im Gebiet östlich von Oensingen bis westlich von Rickenbach/SO mit über 20'000 Einwohnern zuständig. Dafür werden in der Ebene dieser Region Grundwasserpumpwerke betrieben. Diese Grundwasserfassungen liegen im Perimeter des von der Firma Cargo Sous Terrain AG (CST AG) geplanten unterirdischen Gütertransportsystems. Aus dem Grundwasserstrom im Dünnerngäu versorgen sich neben den genannten Gemeinden alle übrigen Gemeinden von Oensingen / Kestenholz bis Olten. Insgesamt werden über 50'000 Einwohner aus diesem Grundwasservorkommen versorgt.

## **Zum Fragenkatalog der Vernehmlassungsvorlage nehmen wir gemeinsam wie folgt Stellung**

### **1. Sehen Sie einen Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von Cargo Sous Terrain (CST) in der Schweiz?**

Grundsätzlich sind Möglichkeiten für den Gütertransport in der Schweiz zu suchen. Ob die Lösung das Konzept von CST ist, wagen wir auf Grund der vorhandenen Informationen zu bezweifeln.

### **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?**

- Wir stellen fest, dass in der Schweiz eine Raumplanung für den Untergrund fehlt. Der unterirdische Raum wird je länger je mehr genutzt. Daher kommt es notgedrungen zu Konflikten.
- Mit diesem Gesetz soll ein allgemein gültiges Gesetz für den unterirdischen Gütertransport erlassen werden. Im ganzen erläuternden Bericht wird ständig Bezug auf das konkrete Projekt der CST AG Bezug genommen. Im Endeffekt liegt ein massgeschneiderter Entwurf für ein Bundesgesetz für das Projekt der CST AG vor aber kein allgemein gültiges Gesetz.
- Die beiden Zweckverbände erachten es nicht als zielführend, wenn für den unterirdischen Gütertransport ein Spezialgesetz erlassen wird. Sie verlangen, dass zuerst eine Raumplanung für den Untergrund erarbeitet wird, in der aufgezeigt wird, wo ein unterirdisches Gütertransportsystem möglich ist, und wo es aufgrund von Schutzinteressen nicht zulässig ist. Selbstverständlich ist eine Raumplanung für den Untergrund nicht allein für den unterirdischen Gütertransport sondern auch die anderen Nutzungen wie Heizung, Kühlung und die weiteren möglichen Nutzungen zu erlassen.

### **3. Sind Sie mit den Zielsetzungen der Vorlage (Plangenehmigungsverfahren, Sachplan, keine finanziellen Mittel vom Bund und bestehender rechtlichen Rahmen nutzen) einverstanden (Kap. 4.1.1)?**

Bevor die im Punkt 2 aufgeführten Vorgaben nicht erfüllt und umgesetzt werden, kann kein Einverständnis unsererseits für ein solches Projekt gegeben werden.

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

#### **a. Sind Sie einverstanden mit einem allgemein gültigen Gesetz?**

Die Bemerkungen im Punkt 2 müssen Teil einer Grundlage für ein allgemein gültiges Gesetz sein.

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

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden, wenn die Basis eine Raumplanung gem. Antwort in der Frage 2 ist.

- c. **Sind Sie einverstanden, dass der Bund im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nur die unterirdische Gütertransportanlage und den damit angeschlossenen Zugang genehmigt und die restlichen Kompetenzen (etwa die Verkehrserschliessung) in der Verantwortung der Kantone / Gemeinden verbleibt?**

Mit der Trennung dieser Aufgaben und Verantwortungen sind wir einverstanden, wenn die Basis eine Raumplanung gem. Antwort in der Frage 2 ist.

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

Das Verlangen von Sicherheiten sind nicht nur für den Rückbau zu verlangen sondern auch für den Bau (ab Beginn der Bauarbeiten), sowie den Betrieb und genügend hoch anzusetzen.

**5. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

- a. **Haben Sie zu weiteren Inhalten der Vorlage Bemerkungen?**

Nein

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

- Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ist ungenügend und muss daher dringend nachgebessert werden. Der Grundwasserschutz ist im Gesetzesentwurf mit keinem Wort enthalten. Die insgesamt 12 Textzeilen auf Seite 41 der Erläuterungen zu Schutzmassnahmen für das Grundwasser spotten jeder Beschreibung und sind absolut ungenügend. Die in diesen 12 Zeilen wiedergegebenen Absichtserklärungen der CST AG reichen nicht aus, um den nötigen Grundwasserschutz zu gewährleisten. Beispielsweise ist die erwähnte Installationstiefe von 20 bis 40 m unter Terrain in unserem Grundwasserträger nicht im felsigen Untergrund, sondern exakt im genutzten Grundwasserbereich.
- Es ist absolut nicht ausreichend, wenn die Firma CST AG erklärt, dass "*darauf geachtet wird, dass keine Grundwasserschutz zonen und Grundwasserfassungen betroffen sind*". Die bestehenden Grundwasserfassungen und Schutz zonen sind im vorliegenden Gesetz wirksam zu schützen. Solche sind heute mit z.T. 30-jährigen Konzessionen gewährleistet.
- Die Sicherung vor Abfluss der Grundwasservorkommen aufgrund des Durchfahrens der seitlichen und oder unteren Grundwasserstauer ist nicht im vorliegenden Gesetzesentwurf enthalten. Auch diese Gefahr ist im vorliegenden Gesetz auszuschliessen.
- Ein weiteres Problem, das weder im Gesetzesentwurf noch in den Erläuterungen erwähnt wurde, ist die Erwärmung des Grundwassers durch die Tunnelröhre von CST. In der Tunnelröhre von CST sind über der dreispurigen elektrischen Güterbahn eine mehrspurige elektrische Hängebahn für Pakete und im unteren Teil der Röhre allenfalls auch noch weitere Leitungen zum Beispiel für die Stromübertragung vorgesehen. Alle diese Nutzungen erzeugen Abwärme und der Tunnel der CST wirkt damit wie eine kilometerlange Heizschlange im Untergrund. Diese Abwärme darf keinesfalls das umgebende oder - sofern die Anlagen wirklich tief genug verlegt werden - das darüber liegende Grundwasser aufheizen. Damit wird direkt die mikrobiologische Stabilität und Sicherheit unseres Grundwassers gefährdet. Diese Wirkung muss im ganzen Zuströmbereich der Grundwasserfassungen ausgeschlossen werden. Die Schutz zonen S1 bis S3 sind dafür zu klein dimensioniert. Der Schutz des Grundwassers vor Erwärmung durch ein unterirdisches Gütertransportsystem muss ebenfalls im vorliegenden Gesetz wirksam sichergestellt werden.

## Schlussfolgerungen

Für uns ist wichtig, dass in diesem Gesetz die Gesamtheit der raumplanerischen Nutzung des Untergrundes und dem Schutz des Grundwassers die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird. **Die Zweckverbände der Wasserversorgungen Gäu und Untergäu lehnen den vorliegenden Entwurf ab.** Er berücksichtigt den Schutz des Grundwassers überhaupt nicht und muss daher zwingend mit Bestimmungen für den wirksamen Schutz des Grundwassers ergänzt werden. Insbesondere sind die Anlagen für den unterirdischen Gütertransport wesentlich tiefer zu verlegen als in den Erläuterungen angegeben, da diese Tiefen dem Fassungsbereich der Grundwasserbrunnen im Dünnerngäu entsprechen. Das Grundwasser ist in seinem Bestand bezüglich Menge und Niveau zu schützen und ganz wichtig es darf keinesfalls durch die Anlagen der CST AG oder eines anderen unterirdischen Transportsystems erwärmt werden.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ZV Regionale Wasserversorgung Gäu (RWVG)



Robert Gurtner, Präsident

ZV Wasserversorgung Untergäu (ZVWVU)



Thomas Jäggi, Präsident