

Zürich, 26. Juni 2018

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

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 CO₂-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.