



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

per E-Mail: 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 CO₂-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