

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

Erarbeitung des Sachplans Verkehr – Teil unterirdischer Gütertransport; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. April 2019 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung im Rahmen der Zusammenarbeit gemäss Art. 18 der Raumplanungsverordnung (RPV) eingeladen. Wir danken dafür und nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr. Zusätzlich verweisen wir auf unsere Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (E-UGüTG).

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Der nun vorliegende Stand des Sachplans Verkehr – Teil unterirdischer Gütertransport (SUG) vom 29. März 2019 entspricht in den wesentlichen Punkten dem Entwurf vom 30. September 2018. Anlässlich der Besprechung vom 31. Oktober 2018 mit Vertretern des Bundesamts für Verkehr haben wir eine erste, unverbindliche Einschätzung aus Sicht des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Raumentwicklung und Abteilung Verkehr) abgegeben.

Wir stellen fest, dass der Sachplanentwurf in Bezug auf die Konzeption des weiteren Vorgehens noch nicht reif ist und grundlegende Fragen noch fachlich qualifiziert zu vertiefen sind. Insbesondere stellen wir fest, dass der Bund bei der Rollenverteilung zwischen Bund, Kantonen und Privaten unverändert eine weitreichende Delegation von Bundesaufgaben zur Sachplanumsetzung an die Kantone vorsieht. So sollen die Kantone die Rolle der Planungsinstanz für ein Infrastrukturvorhaben von nationaler Bedeutung einnehmen.

Der Kanton Aargau ist dezidiert der Meinung, dass die Zuständigkeiten für das Bewilligungsverfahren und Planung untrennbar verbunden sind, wie es die Systemabgrenzung in Art. 2 E-UGüTG vorgibt (siehe dazu auch Vernehmlassung zum E-UGüTG). Nach dem Grundsatz der Einheit der Materie ist eine Auftrennung der Zuständigkeiten nicht zweckmässig und aufgrund der kantonal unterschiedlichen Handhabung der Richtplanung kaum realisierbar. Wir sind der Meinung, dass die Erfolgsaussichten des Vorhabens steigen beziehungsweise die Verfahrensrisiken sinken, je konkretere Aussagen und räumliche Festlegungen der Sachplan für diese Infrastruktur von nationaler Bedeutung vornimmt. Aus diesen Gründen muss eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung möglichst weitgehend mit Instrumenten des Bundes realisiert werden. Das Erfordernis der Koordination ist, wie in Art. 18 ff. RPV unmissverständlich gefordert, bei der Erarbeitung des Sachplans durch die Zusammenarbeit und die Mitwirkung der Kantone sicherzustellen. Aus Sicht des Kantons Aargau bilden Art. 18–20 RPV eine hinreichende Grundlage für die stufenweise Konkretisierung und Festlegung

einer konkreten Linienführung der unterirdischen Transportanlagen sowie der Lager- und Umschlagsanlagen in Bundeskompetenz, wie es in anderen Bereichen der Sachplanung bereits praktiziert wird (zum Beispiel Sachplan Infrastruktur Schiene).

- **Grundvorbehalt**

Der Kanton Aargau stimmt der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton nur unter der Voraussetzung zu, dass das Bewilligungsverfahren und die Planung gesamthaft in Bundeskompetenz liegen.

Die Erarbeitung des Sachplans unterirdischer Gütertransport hat in den kantonalen Verwaltungen personelle Auswirkungen, die von einer privatwirtschaftlichen Organisation ausgelöst werden. Nach dem Verursacherprinzip sind sämtliche Aufwendungen, die über die üblichen Koordinationsaufgaben hinausgehen, zulasten der Verursacher in einer Vereinbarung mit dem Bund und den betroffenen Kantonen zu regeln, wie es zum Beispiel beim Sachplan geologische Tiefenlager der Fall ist.

2. Entwurf Konzeptteil

- **Planungsgrundsätze Lager- und Umschlaganlagen**

Ungeachtet der nationalen Bedeutung und der damit verbundenen Verantwortung für die nationale Koordinationsaufgabe, beschränkt der Bund seine Rolle auf eine sehr allgemeine Sicht und setzt somit die Infrastrukturbetreiberin willentlich unzähligen Verfahrensrisiken aus (zum Beispiel unterschiedliche Handhabung der kantonalen Richtpläne). Aus unserer Sicht ist es unerlässlich, dass eine grösstmögliche Kongruenz zwischen Bewilligungs- und Planungsinstanz besteht. So trägt der Bund als Plangenehmigungsinstanz auch die Verantwortung für die abschliessende räumliche Abstimmung auf Stufe Sachplan.

Sogar wenn das Vorhaben mittels mehrerer kantonalen Richtpläne planerisch gesichert werden soll, käme der Bund während den Richtplanverfahren und jedenfalls bei der Genehmigung nicht darum herum, die zeitliche, inhaltliche und formelle Koordination zu überprüfen und sicherzustellen.

Die Rolle des Kantons muss folglich auf die Unterstützung des Bundes bei räumlichen Abstimmung im Sachplan beschränkt bleiben. Festlegungen auf Stufe kantonalen Richtplan oder kommunaler Nutzungsplanung können vorgesehen werden, wenn sie subsidiär den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, sofern eine weitergehende raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe erforderlich ist (zum Beispiel Ergänzung des lokalen Verkehrssystems, Anpassung der Nutzungsplanung etc.).

Antrag

Die Planungsgrundsätze zu den Lager- und Umschlaganlagen sowie weiteren betriebsnotwendigen Installationen sind wie folgt zu ändern:

Aufgrund der Planungsarbeiten der Infrastrukturbetreiberin bezeichnet der Bund in Abstimmung mit den Kantonen Planungssperimeter für die Standortevaluation von Lager- und Umschlaganlagen sowie zusätzliche, oberirdisch verbundene Nebenanlagen.

Auf der Grundlage der vertieften Planungsarbeiten der Infrastrukturbetreiberin setzt der Bund in Abstimmung mit den Kantonen (und Gemeinden) im Sachplan die Standorte für Lager- und Umschlaganlagen sowie Nebenanlagen in den Planungssperimetern fest. Der Bund prüft in Abstimmung mit den Kantonen (und Gemeinden) bei der Festlegung der Standorte, wie Synergien (gemeinsame Nutzung, neue Pufferung und Lagerhaltung) ausgeschöpft und die Flächenproduktivität gesteigert werden kann.

Standorte für Lager- und Umschlaganlagen sind ausschliesslich in bestehenden Arbeitszonen festzulegen, wo die Voraussetzungen für eine optimale Einbindung in das Verkehrssystem soweit als möglich bereits bestehen.

Sind Ergänzungen des lokalen Verkehrssystems nötig, so bestimmen die Kantone und Gemeinden gemäss der kantonalen Gesetzgebung darüber.

Die Hinweise und Erläuterungen sind im Erläuterungstext sinngemäss anzupassen.

- **Planungsgrundsätze unterirdische Transport- und Schachtanlagen**

Auch bei der Planung der unterirdischen Transport- und Schachtanlagen handelt es sich um eine Bundesaufgabe, die aus denselben Gründen wie bei den Lager- und Umschlaganlagen, insbesondere aber auch im Interesse einer kohärenten Plansicherung des Projekts selbst (zum Beispiel Linienführung), nicht an die Kantone delegiert werden kann.

Die Rolle des Kantons muss folglich auf die Unterstützung des Bundes und die Zusammenarbeit bei der räumlichen Abstimmung im Sachplan beschränkt bleiben. Festlegungen auf Stufe kantonalen Richtplan oder kommunaler Nutzungsplanung können vorgesehen werden, wenn sie subsidiär den Sachplan ortsspezifisch ergänzen oder präzisieren, sofern eine weitergehende raumplanerische Abstimmung auf dieser Stufe erforderlich ist.

Seltsam mutet es an, dass der Bund den Kantonen eine Frist für die Festsetzung der Linienführung im kantonalen Richtplan vorsieht, nach deren Verstreichen er in eigener Kompetenz die Linienführung im Sachplan festsetzen kann. Gerade dieses Konstrukt beweist, dass die stufenweise Festsetzung der Linienführung sinnvollerweise von Beginn an im Sachplan erfolgen soll. Damit erübrigt sich auch eine spezielle Regelung zur Abstimmung mit den Nachbarkantonen auf Stufe Richtplan.

Antrag

Die Planungsgrundsätze zu den unterirdischen Transport- und Schachtanlagen sind wie folgt zu ändern:

Aufgrund der Planungsarbeiten der Infrastrukturbetreiberin bezeichnet der Bund in Abstimmung mit den Kantonen Planungskorridore für die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen.

Auf der Grundlage der vertieften Planungsarbeiten der Infrastrukturbetreiberin setzt der Bund in Abstimmung mit den Kantonen (und Gemeinden) im Sachplan die unterirdische Linienführung in den Planungskorridoren fest. Der Bund prüft dabei die Potenziale zur Bündelung mit anderen linearen Infrastrukturen, insbesondere für Strom- und Telekommunikationsinfrastrukturen.

Die Hinweise und Erläuterungen sind im Erläuterungstext sinngemäss anzupassen.

- **Schutz der Umwelt, der Siedlung und des Kulturerbes vor Eingriffen**

Der Konzeptteil fokussiert in seinen Aussagen auf die Schutzinteressen von nationaler Bedeutung. Auf kantonaler und kommunaler Ebene gibt es weitere Schutzinteressen, die im Konzeptteil nicht angesprochen werden.

Antrag

Im Konzeptteil sind die Schutzinteressen auf kantonaler und kommunaler Ebene zu thematisieren.

- **Ersatzmassnahmen und Umweltschutz**

Der Planungsgrundsatz zur Kompensation weist indirekt den Kantonen die Aufgabe zu, nötige Schutz-, Wiederherstellungs-, Ersatz und/oder Unterhaltsmassnahmen sowie die hierfür notwendigen Flächen zu sichern. Der Kanton bestreitet nicht, dass ihm in diesem Bereich eine gewisse Koordinationsfunktion obliegt. Es geht jedoch nicht an, dass der Kanton für eine privatwirtschaftliche Infrastrukturbetreiberin weitreichende Ersatzmassnahmen (zum Beispiel Fruchtfolgeflächen, Wald etc.) trifft oder dafür notwendige Flächen sichert.

Antrag

Die Aufgabe der Ersatzmassnahmen ist unmissverständlich der Infrastrukturbetreiberin zu überbinden. Allenfalls ist auf die Koordinationsaufgabe der Kantone hinzuweisen.

- **Materialbewirtschaftung**

Der Planungsgrundsatz für die Materialbewirtschaftung wird vom Kanton Aargau insgesamt begrüsst. In unserer Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (E-UGüTG) haben wir allerdings darauf hingewiesen, dass es nicht Sache der Kantone sein kann, für eine privatwirtschaftliche Infrastrukturbetreiberin Entsorgungsstandorte zu suchen.

Antrag

Der Planungsgrundsatz ist diesbezüglich zu präzisieren, dass die vertraglich oder rechtlich gesicherte Nutzung von Deponiestandorten für die Entsorgung des Aushubs zum Zeitpunkt des Plangenehmigungsverfahrens vorzulegen ist.

3. Konzeption der Infrastrukturbetreiberin Cargo sous terrain

Die Konzeption umfasst lediglich eine Absicht, die Güterströme im städtischen Bereich mit einer City-Logistik zu bündeln. Dies betrifft vorwiegend die Distributionslogistik in den grossen Zentren. Wir sehen jedoch durchaus ein gewisses Potenzial zur Bündelung bei der Anlieferung zu den Hubs abseits der städtischen Bereiche. Dies ist unserer Meinung nach in den weiteren Arbeiten gebührend zu berücksichtigen. Allenfalls ist ein entsprechender Planungsgrundsatz aufzunehmen.

Zur weiteren Konzeption der Infrastrukturbetreiberin verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme. Allerdings weisen wir darauf hin, dass der uns zur Kenntnis gebrachte Projektstand in verschiedenen Belangen nicht geeignet ist, diesen als Basis für die kantonale Verkehrsplanung zu verwenden.

4. Räumliche Einordnung konkreter Vorhaben

Die Differenzierungen beim Koordinationsstand der Vorhaben werden vom Kanton Aargau befürwortet. Bezüglich der Aufgabenteilung im Konzeptteil wie auch bei sämtlichen Objektblättern verweisen wir grundsätzlich auf die Bemerkungen und Anträge bei den Planungsgrundsätzen.

- **Objektblätter allgemein**

Die Anträge zu den Planungsgrundsätzen sind beim Vorgehen in den Objektblättern sinngemäss anzupassen.

In den Objektblättern ist innerhalb der Planungssperimeter eine unterirdische Linienführung eingetragen (fein punktierte Linie). Diese suggeriert, dass bereits eine konkrete Linienführung vorliegt, obwohl diese gemäss den Planungsgrundsätzen erst noch innerhalb der Planungskorridore zu bestimmen ist. Unklar ist, zu welchem Zweck bereits heute eine "fiktive" Linienführung im Sachplan dargestellt werden soll.

Die Objektblätter benennen die betroffenen Gemeinden und enthalten diverse Hinweise zu betroffenen Gewässer- und Grundwasserschutzzonen, Waldflächen, schützenswerte Lebensräume etc. Bei der stichprobenhaften Prüfung haben wir festgestellt, dass mehrere betroffene Gemeinden und weitere Schutzinteressen noch nicht aufgeführt sind. Wir weisen darauf hin, dass wir im Rahmen der Zusammenarbeit gemäss Art. 18 RPV noch keine abschliessende Prüfung auf Vollständigkeit vorgenommen haben.

- **Objektblatt 1.1 Zürich–Limmattal**

Der Planungsperimeter Limmattal wurde weitgehend unseren Forderungen entsprechend auf die Arbeitszone beschränkt. Allerdings überlagert der Planungsperimeter Teile des Rangierbahnhofs Limmattal, welcher im Konzept Gütertransport auf der Schiene Bestandteil von Verzeichnis 5 ist.

Antrag

Beim Planungsperimeter ist auf den Eintrag des Rangierbahnhofs Limmattal in Verzeichnis 5 des Konzepts Gütertransport auf der Schiene zu verweisen.

- **Objektblatt 4.1 Gäu**

Der Kanton Aargau ist von diesem Objektblatt nicht betroffen.

- **Objektblatt 8.1 Aargau Ost**

Im Eigenamt (nicht Eigentum) befindet sich einer der wichtigsten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton Aargau. Gemäss Kantonalem Richtplan ist der ESP Eigenamt geeignet für Nutzungen von produzierenden und verarbeitenden Betrieben sowie Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf. Insofern befürworten wir es, dass der Planungskorridor unseren ersten Vorschlägen entsprechend so ausgeweitet wurde und mit einem weiteren Hub im Planungsperimeter der ESP Eigenamt angeschlossen werden kann.

Der Planungsperimeter Schafisheim wurde entsprechend unseren Forderungen auf die Arbeitszone beschränkt.

Die Aufnahme eines Planungsperimeters Busslingen ist für den Kanton Aargau nicht nachvollziehbar. Obwohl er ausserhalb des BLN-Gebiets (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Reusslandschaft liegt, sind schützenswerte Lebensräume, Fruchtfolgeflächen und Wald betroffen. Die Grösse des Planungsperimeters lässt wohl darauf schliessen, dass in diesem sensiblen Raum umfangreiche Installationsplätze und Materiallagerstellen in der Bauphase vorgesehen sind. Ein Zwischenangriff, wie er hier offensichtlich angedacht ist, steht mangels Bahnerschliessung im Widerspruch zum Planungsgrundsatz, dass die Transporte von Massengütern unter Einbezug des Verkehrsträgers Schiene möglichst umweltfreundlich erfolgen solle. Aus diesen Gründen lehnt der Kanton Aargau die Aufnahme des Planungsperimeters Busslingen im Sachplan ab.

Antrag

Der Planungsperimeter Busslingen ist nicht im Sachplan aufzunehmen. Anstelle dessen soll die Infrastrukturbetreiberin einen besser verträglichen Standort zur Aufnahme im Sachplan vorschlagen.

- **Objektblatt 8.2 Aargau West**

Der Planungsperimeter Suhr befindet sich zu einem wesentlichen Teil auf Gemeindegebiet von Buchs. Analog dem wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt soll der Planungsperimeter Buchs/Suhr benannt werden.

Im Planungsperimeter Buchs/Suhr sind grosse Flächen ausserhalb der Bauzone (Teil südlich der Kantonsstrasse K 235 und nördlich der Bahnlinie Suhr–Lenzburg im Bereich der Wyna/Suhre) und in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Badeanstalt) vorgesehen. Im Bereich der Wynematte befindet sich eine Landschaft von kantonaler Bedeutung. Zudem besteht ein Konflikt mit der geplan-

ten Ostumfahrung Suhr, die im Kantonalen Richtplan festgesetzt ist. Standorte für Lager- und Umschlaganlagen ausserhalb bestehender Arbeitszonen lehnt der Kanton Aargau ab.

Antrag

Der Planungssperimeter Suhr ist mit Buchs/Suhr zu bezeichnen.

Der Planungssperimeter Buchs/Suhr ist konsequent auf die bestehenden Arbeitszonen zu beschränken.

Der Planungssperimeter Fustlig umfasst auf Aargauer Kantonsgebiet eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Sportanlagen Aarburg) und eine Waldfläche. Der Planungssperimeter ist nicht für Lager- und Umschlaganlagen vorgesehen, sondern als Zwischenangriff und Betriebszugang zum Tunnel. Während die Auswirkungen in der Betriebsphase moderat ausfallen würden, wäre in der Bauphase mit erheblichen Auswirkungen infolge der Bautransporte zu rechnen. Die Erschliessung der Baustelle müsste auf Aargauer und wohl auch auf Solothurner Seite über nicht dafür geeignete Quartierstrassen erfolgen. Der Kanton Aargau lehnt den Planungssperimeter Fustlig auf Gebiet des Kantons Aargau ab.

Antrag

Der Planungssperimeter Fustlig ist nicht im Sachplan aufzunehmen. Anstelle dessen soll die Infrastrukturbetreiberin einen besser verträglichen Standort zur Aufnahme im Sachplan vorschlagen.

Bei den Massnahmen und dem Stand der Koordination sind die Planungssperimeter Bergmatt, Fustlig, Suhr und Olten West sowie die Planungskorridore Olten–Basel und Härkingen–Olten festgesetzt.

Antrag

Der Koordinationsstand für die Planungssperimeter Bergmatt, Fustlig, Suhr und Olten West ist auf Zwischenergebnis zu ändern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- sachplan.verkehr@bav.admin.ch