

Einschreiben

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

Bern, 15. Dezember 2020 MW/ps

**Mobilität und Raum 2020 - Sachplan Verkehr, Teil Programm /
Langfristig gesicherte Hartgesteinsversorgung für den Verkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben in oben erwähnter Angelegenheit vom 14. September 2020 und danken Ihnen für die Gelegenheit, zu Ihrem Entwurf Stellung beziehen. Ihren Entwurf haben wir mit Interesse zur Kenntnis genommen und er wurde in verschiedenen fachtechnischen Kommissionen und Arbeitsgruppen unseres Verbandes diskutiert.

Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass wir Ihre Entwicklungsstrategie / Handlungsgrundsatz Umwelt, Klima und Ressourcen- U5 begrüßen, die für den Bau und Unterhalt von Hochleistungs-Verkehrsinfrastrukturen mit gesamtschweizerischer Bedeutung und zur Vermeidung von langen, umweltbelastenden Transporten eine dauerhafte Versorgung mit inländischen Hartgesteinen sicherstellen will. Dadurch ergibt sich nach unserer Überzeugung für den Bund auch die Pflicht, dazu beizutragen, dass die Versorgung unseres Landes mit Hartgesteinen langfristig gewährleistet ist. Es ist deswegen nach unserem Ermessen sinnvoll, dass die wichtigsten quantitativen und qualitativen Grundsätze zur Hartsteinversorgung, die nach unserer Überzeugung aber auch wirtschaftliche und rohstoffversorgungs-technische Fragen zu thematisieren haben, weiterhin in den Sachplan Verkehr aufgenommen werden und dass diese Grundsätze im Rahmen der Richtpläne durch die Kantone berücksichtigt sowie auf nationaler Ebene koordiniert werden.

Die planerischen Tätigkeiten haben aus unserer Sicht auch in Zukunft eindeutig auf der kantonalen Ebene zu erfolgen, denn die regionalen Unterschiede hinsichtlich der Anliegen im Zusammenhang mit Erholung, Erschliessung, Rohstoffverfügbarkeit, Natur / Landschaft, Arbeitsplätze usw. sind viel zu gross. Der Bund hat erst dann aktiv zu werden, wenn die kantonalen Planungssysteme die langfristige schweizweite Versorgung mit Hartgesteinen nicht mehr gewährleisten oder andere Anliegen von übergeordneter Priorität nicht mehr gebührend berücksichtigt sind.

Auf Grund von diesen Überlegungen unterbreiten wir Ihnen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Entwurfstext folgende Anträge:

Seite 13: Rohmaterial – Versorgung mit Hartgesteinen

"Für den Bau und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere für Bahnschotter und Strassenbeläge benötigt die Schweiz Hartgesteine. Steinbrüche mit..."

Neuer Text / Beibehaltung des bestehenden Textes: "Für den Bau und Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen **benötigt die Schweiz jährlich mindestens 600'000 Tonnen Bahnschotter und für das Strassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) rund 800'000 Tonnen Deckbeläge. Auf Grund des Anfalls an Material minderer Qualität oder Grösse ist dafür ein Bedarf an felsgebrochenem Material von brutto rund zwei Millionen Tonnen pro Jahr notwendig. Der Sicherung des inländischen Rohstoffes Hartgestein kommt ein nationales Interesse zu, da es für die Dauerhaftigkeit und Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen sowie für die Nachhaltigkeit der Hartsteinversorgung unseres Landes von hoher Bedeutung ist. Die Entwicklung des nationalen Bedarfs sowie die Entwicklung der Versorgung mit Hartstein wird deswegen kontinuierlich quantitativ und qualitativ erfasst.** insbesondere für Bahnschotter und Strassenbeläge benötigt die Schweiz Hartgesteine". Steinbrüche mit..."

Begründung: Auf Grund des hohen Bedarfs, der knappen Verfügbarkeit sowie des hohen ökologischen und ökonomischen Kosten-/Nutzenverhältnisses einer inländischen Versorgung mit kurzen Transportwegen ist die inländische Materialversorgung mit Hartgesteinen **generell** (und nicht nur die Versorgungskapazität einzelner Anlagen) **von nationaler Bedeutung**. Eine langfristig gesicherte Hartgesteinsversorgung benötigt deswegen eine dynamische sowie auf **Zahlen und Fakten basierende gesamthafte Rohstoffversorgungsplanung**, die sich an der effektiven Nachfrage und an der prognostizierten Nachfrageentwicklung an Hartsteinen anlehnt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Nachfrage nach Bahnschotter auf Grund der wachsenden Bedeutung des ökologisch vorteilhaften Schienenverkehrs in Zukunft tendenziell zunimmt. Es ist wichtig, dass im Sachplan neben den beispielsweise aus den Inventaren resultierenden Folgen auch die grundsätzliche nationale Bedeutung der Hartsteinversorgung erwähnt und mit ihrer quantitativen Dimension erläutert wird. Diese Angaben werden benötigt, damit in der Planung der Einzelfälle angemessene Abwägungen erfolgen können. Zudem ist nach unserem Wissensstand der in den Anhörungsunterlagen unter Fussnote 22 erwähnte Rohstoffsicherungsbericht Hartstein noch nicht als allgemein akzeptierte und ständig zu aktualisierende Planungsunterlage für die Richtpläne festgelegt worden.

Seite 38: U5 – Überschrift

"Für den Bau und Unterhalt von Hochleistungs-Verkehrsinfrastrukturen mit gesamtschweizerischer Bedeutung und zur Vermeidung von langen, umweltbelastenden Transporten ist eine dauerhafte Versorgung mit inländischen Hartgesteinen sicherzustellen."

Antrag: "Für den Bau und Unterhalt von Hochleistungs-Verkehrsinfrastrukturen mit gesamtschweizerischer Bedeutung und zur Vermeidung von langen, umweltbelastenden Transporten ist eine dauerhafte, **nachhaltige und dezentrale** Versorgung mit inländischen Hartgesteinen sicherzustellen."

Begründung: Die **Länge der Transportwege** ist nach unseren Erfahrungen in ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht **das entscheidende Qualitätskriterium** für eine nachhaltige Hartsteinversorgung. Je kürzer die Transportwege sind, desto grösser werden die Vorteile bezüglich Ökologie und Ökonomie.

Seite 38: U5 - Einleitungstext

"Ein Abbaustandort für Hartstein ist dann von nationalem Interesse, wenn er eine jährliche Produktion von mindestens 5% des schweizerischen Bedarfs an Bahnschotter erster Qualität oder von mindestens 10% des schweizerischen Bruttobedarfs an Hartgesteinen zulässt."

Antrag: Die Versorgung der Schweiz mit Hartschotter erster Qualität für den Bau und den Unterhalt wichtiger Verkehrswege hat grundsätzlich nationale Bedeutung. Ein Abbaustandort für Hartstein ist jedenfalls dann von nationalem Interesse, wenn er eine jährliche Produktion von über 4% des schweizerischen Bedarfs an Hartschotter oder über 4% des Bedarfs an Deckbelägen erster Qualität zulässt. Unterhalb dieses Wertes kann einem Abbaustandort nationale Bedeutung beigemessen werden, wenn die Versorgung des Landes mit Hartschotter auf andere Weise nicht sichergestellt werden kann oder wenn im Einzelfall ein gewisses Interesse an einer möglichst ausgewogenen regionalen Verteilung der Abbaustandorte nicht verneint werden kann (z. B. Vermeidung längerer Transportwege und umständliche Zwischenlagerung).

Begründung: Die Versorgung der Schweiz mit Hartgesteinen stellt generell ein öffentliches Interesse dar. Das Prädikat "**von nationaler Bedeutung**" hängt von den **konkreten Umständen** und nicht nur vom Ausstoss der Abbaustelle und deren Eignung als Bahnschotter ab. Das hat auch das Bundesgericht anerkannt (vgl. Entscheide des Bundesgerichts in Sachen Campiun (1A.168/2005: 5% reichen nicht, regionale Planung genügt nicht) und Arvel (1A.25/2006, bestätigt Entscheid Campiun). Das Bundesgericht schränkt jedoch nicht auf "Bahnschotter" ein und lässt auch weniger als 5% gelten, sofern die Versorgung anderweitig nicht sichergestellt ist.) Die Grenzwerte 5% des Schweizerischen Bedarfs an Bahnschotter 1. Qualität oder mindestens 10% des schweizerischen Bruttobedarfs sind willkürliche Werte, welche eine präzise, differenzierte sowie bedürfnis- und interessenorientierte Raumplanung

verunmöglichen. Sie lassen sich nicht aus der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ableiten. Gemäss dem Bundesgericht kann überdies auch einem kleineren Abbaustandort ein nationales Interesse zukommen, wenn die Versorgung der Schweiz mit Hartschotter erster Qualität auf andere Weise nicht sichergestellt werden kann. Gleiches wird für Hartschotter zweiter Qualität gelten.

Seite 38: U5 erstes Alinea

"Die Kantone setzen sich bei der Wahl des Abbaustandortes und der betreffenden Produktions- und Verteilanlage dafür ein, empfindliche Landschaften und Lebensräume von nationaler Bedeutung bestmöglich zu schonen. Besonders schutzwürdige Lebensräume nach Art. 18, Abs. 1bis NHG, einschliesslich ihrer Vernetzung, sowie Wohngebiete sind ebenfalls zu schonen. Nach Möglichkeit ist ein guter Anschluss an die Bahn zu gewährleisten."

Antrag: Ersatzloses Streichen dieses Alinea's

Begründung: Alle diese Anliegen werden im Rahmen der raumplanerischen Interessensabwägung und der Prüfung von Alternativstandorten untersucht. Eine vorzeitige tendenzielle Wertung mit Hilfe von Grundsätzen kann die Qualität der Interessensabwägung beeinträchtigen. Art. 1 der Raumplanungsgesetzes – RPG bietet für die natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft bereits gebührend Schutz. Art. 3, Raumplanungsverordnung – RPG gibt die Regeln der Interessenabwägung vor.

Seite 38: U5 zweites Alinea

"Neue oberirdische Abbauvorhaben oder Erweiterungen von bestehenden Hartsteinbrüchen, die Schutzobjekte von nationaler Bedeutung (insbes. BLN) tangieren, sind nur zulässig, wenn für die nationale Versorgung keine anderen Standorte ausserhalb dieser Schutzobjekte möglich sind, und nachdem die in den Verfahren vorgesehenen, sach- und stufengerechten Interessenabwägungen umfassen vorgenommen wurden."

Antrag: In Landschaften, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt sind, ist ein (oberirdischer) Hartsteinabbau zulässig, wenn der Abbau von nationalem Interesse ist und eine Interessensabwägung zwischen dem ungeschmälernten Erhalt des Schutzobjektes und der Nutzung des Abbaustandortes zu Gunsten des Abbaus ausfällt.

Begründung: Art. 6, Abs. 2 des Natur- und Heimatschutzgesetzes – NHG legt fest, dass ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der Inventare bei Erfüllung einer Bundesaufgabe in Erwägung gezogen werden kann, wenn **gleich- oder höherwertige Interessen** von ebenfalls nationaler Bedeutung, wie das bei einer möglichen Hartsteingewinnung der Fall sein kann, **vorliegen**. Diesfalls ist eine raumplanerische **Interessensabwägung** vorzunehmen (Art. 3 RPV). Bestandteil

der Interessensabwägung ist auch eine Prüfung von Alternativstandorten. Die Abwägung kann ergeben, dass für die Versorgung ein Standort innerhalb des BLN aus verschiedenen Gründen, z. B. wenn sich dadurch lange Transportwege und die daraus resultierenden ökologischen und wirtschaftlichen Nachteile sich verhindern lassen, zulässig ist.

Seite 38: U5 drittes Alinea

"Die Standortevaluation ist interkantonal zu koordinieren und die zugrunde gelegten Zahlen (Verbrauch, Prognosen) sind periodisch zu aktualisieren."

Antrag: "Die Standortevaluation ist unter der Führung des Bundes interkantonal **so wie mit der Hartsteingewinnungsindustrie** zu koordinieren und die zugrunde gelegten Zahlen (Verbrauch, Prognosen) sind periodisch zu aktualisieren."

Begründung: Viele Kenntnisse, welche für eine optimale Planung wichtig sind, werden durch die Industrie eingebracht. Eine interkantonale Koordination zum Ausgleich regionaler Hartschotterengpässen mit regionaler Hartschotterüberschüsse ist nach unserer Überzeugung sinnvoll. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist aber niemand für das Funktionieren dieser Koordination verantwortlich.

Seite 38: U5 viertes Alinea

"Beim Bau und Unterhalt von Infrastrukturen ist das Recyclingpotential, wie z. B. der Einsatz von verarbeiteten Altbahnschotter, wenn immer möglich und technisch sinnvoll, auszuschöpfen."

Antrag: Ersatzloses Streichen dieses Alineas

Begründung: Das Verwerten von mineralischen Rückbaumaterialien wird in der Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen – VVEA und in den entsprechenden Vollzugshilfen im Detail geregelt.

Wir danken Ihnen noch einmal Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten zu haben und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

FSKB



Lionel Lathion
Präsident



Martin Weder
Direktor