

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Ost  
3003 Bern

Brugg, 26. November 2020

Zuständig: Larissa Grossenbacher  
Sekretariat: Ursula Boschung  
Dokument: 201126 SN SBV Sachplan Verkehr.docx

## Sachplan Verkehr, Teil Programm – Anhörung und Mitwirkung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 14. September 2020 laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, betrifft die Landwirtschaft ausserordentlich, werden doch darin die Pläne für die nächsten Jahre an möglichen Ausbauten präsentiert, welche einen erheblichen Einfluss auf das betroffene Kulturland und die Eigentümer\*innen resp. Landwirt\*innen haben.

Der Bundesrat und die Kantone – also die Bauherren der Verkehrsinfrastruktur – sind über mehrere Verfassungsartikel (75, 102, 104, 104a) verpflichtet, dem Kulturland Sorge zu tragen. Daher ist die Beanspruchung von Kulturland in jedem Fall auf das absolute Minimum zu beschränken. Das gilt insbesondere auch für Nutzungseinschränkungen durch ökologische Ausgleichsmassnahmen auf Kulturland, welche ebenfalls einen Verlust für die Ernährungssicherheit darstellen. Der Kulturlandschutz ist zwingend höher zu gewichten als die Kostenfaktoren unterschiedlicher Projektvarianten. Bei der Enteignung der benötigten Flächen gilt es Realersatz zu beschaffen oder diese mindestens nach den Entschädigungsgrundsätzen des EntG (insbesondere nach Art. 19 Abs. 1 lit. a<sup>bis</sup>) zu entschädigen. Vor einer Enteignung ist durch die Projektverantwortlichen ein freihändiger Erwerb oder eine Landumlegung anzustrengen. Eine Enteignung soll erst zur Anwendung kommen, wenn Bemühungen für einen freihändigen Erwerb oder für eine Landumlegung nicht zum Ziele führen (so auch vorgesehen in Art. 68 Abs. 2 GSchG). Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten, die aufgrund der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton den Kantonen übertragen werden, ist sicherzustellen, dass bei der Anwendung der kantonalen Enteignungsregelung die Entschädigung mindestens der Entschädigungsregelung nach Art. 19 EntG entspricht (Änderung EntG vom 19.06.2020, neuer Art. 19 Bst. a<sup>bis</sup>). Gebührend zu entschädigen sind auch materielle Enteignung durch Nutzungseinschränkungen.

Der Schweizer Bauernverband begrüsst die Abstimmung der Raumplanung und Verkehrsentwicklung, haben sie doch einen grossen Einfluss aufeinander und erfordern eine optimale Zusammenarbeit der Staatsebenen. Eine gute Durchmischung der verschiedenen Nutzungen insbesondere bei den Arbeitsplätzen und beim Wohnen ist essenziell. Sie müssen nahe beieinander liegen, um ein Wachstum der Pendlerströme zu vermeiden. Dies bedingt auch, dass in peripheren Regionen über eine entsprechende Verkehrsplanung Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden. Einerseits um auch dort Perspektiven zu bieten (Stichwort Abwanderung), andererseits um Pendlerströme in die Zentren möglichst zu vermeiden.

Der Sachplan Verkehr geht zu wenig auf den Kulturlandschutz ein. Deshalb sind unbedingt die folgenden Punkte zu ergänzen:

- Der Schutz der Fruchtfolgeflächen (FFF) wird im Sachplan so gut wie gar nicht berücksichtigt. Dies obwohl die öffentliche und politische Debatte belegen, wie wichtig die Einhaltung der FFF-Kontingente ist. Die auf Seite 12 erwähnte «engere Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen kann diesbezüglich zur Lösungsfindung beitragen» ist völlig ungenügend. Ziel muss sein, möglichst viele der über Jahrtausende gewachsenen FFF zu erhalten. Werden sie überbaut, sind sie für immer verloren. Es ist keine vernünftige Lösung, die FFF irgendwo im hintersten Tal auf minderwertigen Böden durch aufwändige technische Massnahmen kompensieren zu wollen. Die Qualität der Böden wird niemals dieselbe sein. Die Problematik zu den FFF wird einzig im Handlungsraum Aareland erwähnt. In den anderen Handlungsräumen, wo sich FFF befinden, müssen diese unbedingt erwähnt, stärker gewichtet und berücksichtigt werden.
- Die Kernherausforderungen (Kap. 2.4) im Abschnitt zum Erhalt einer intakten Umwelt und hochwertiger Landschaften ist zu ergänzen mit dem Anliegen, bei Verkehrsinfrastrukturprojekten das verfassungsmässig abgestützte Ziel der Sicherung des Kulturlandschaftsschutzes zu erreichen. Als Kernherausforderung genügt es nicht, nur auf Mehrkosten für Schutz und Reparatur von Verkehrsinfrastruktur hinzuweisen und ein Optimum zwischen punktuelltem Ausbau, effizienter Nutzung und Vernetzung zu finden.
- Bei den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen sind im Abschnitt Umwelt, Klima und Ressourcen (Kap. 4.3) die folgenden Ergänzungen vorzunehmen:
  - in U 1: ergänzen "Der Bund erstellt dabei jeweils die wirtschaftlichste Variante, die den Grundsätzen der Verfassung und des Sachplans Verkehr, Teil Programm ~~entspricht~~ entsprechen". Begründung: In den Grundsätzen des Sachplans ist jedoch nicht enthalten, dass gem. Art. 104a BV der Kulturlandschutz sichergestellt werden muss. Mit der Ergänzung wird darauf hingewiesen, dass bei Verkehrsprojekten auch der Kulturlandschutz zu beachten ist.
  - in U 3: ergänzen "Die Umweltbelastung und der Kulturlandverlust durch den Verkehr ist markant reduziert." Begründung: Mit dem neuen Verfassungsgrundsatz von Art. 104a BV (in Kraft seit 24. September 2017) wird eine Verringerung des Kulturlandverbrauches durch den Verkehr erwartet. Dies hat sich daher auch in den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen des Sachplanes Verkehr zu zeigen.
- Vorgesehen ist, dass ein Vorhaben des Bundes erst bei einem Verbrauch von mehr als 5 Hektaren Fruchtfolgeflächen sachplanrelevant wird. Das ist falsch und muss unbedingt auf 1 Hektare aber maximal auf 3 Hektaren erhöht werden.
- Für den Ausbau und die Realisierung der im Sachplan Verkehr vorgeschlagenen Infrastruktur erwarten wir kulturlandsparende Projekte. Neben der platzsparenden Planung stehen hier insbesondere die Überdachung von Autobanen und der unterirdische Gütertransport im Vordergrund. Die volkswirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Vorteile wären mannigfaltig und übertreffen die monetären Kosten der Überdachung bei weitem. Drängende Probleme bzgl. Emissionen (Lärm, Licht), Natur (Zerschneidung von Lebensräumen, Wildtierkorridore), Kulturlandverlust (inkl. Erhalt der FFF), Landschaft, etc. würden gelindert. Insbesondere das Mittelland, wo die grössten Ausbauten geplant sind, ist stark betroffen und verfügt nicht mehr über viele Siedlungs- und Verkehrsfreiräume.
- Bei sachplanrelevanten Projekten, die eine Anpassung von kantonalen Planungen zur Folge haben, ist darauf hinzuwirken, dass die Kantone die Grundsätze des Bundes übernehmen. Beispielsweise besteht aktuell nach der Revision des EntG mit dem neuen Art. 19 Abs. 1 lit. a<sup>bis</sup> (Entschädigung Kulturland neu mit 3-fachem Höchstpreis gemäss BGGB) in vielen Kantonen ein Unterschied bei der Entschädigung von Kulturland bei der Enteignung. In Kap. 5 ist daher sicher zu stellen, dass bei sachplanrelevanten Projekten des Bundes mit Auswirkungen auf kantonale Projekte die Kantone für diese Projekte auch die Bundesregelung für die Entschädigung von Kulturland übernehmen.
- Nutzungseinschränkungen durch Ausgleichsmassnahmen für Natur und Umwelt, Naherholungsgebiete etc. auf Kulturland sind zu vermeiden z.B. durch die oben erwähnten Massnahmen und auf Orte zu

Seite 3|3

konzentrieren, die bereits solche Einschränkungen haben z.B. Naherholungsgebiete in Gewässerräumen, dies gilt ebenfalls für die Siedlungsränder.

- Infrastrukturen sollten soweit wie möglich gebündelt werden. So kann die Gesamtbelastung reduziert werden. Vorbildlich ist dafür z.B. das Projekt des Grimseltunnels, welches Bahn- und Strominfrastruktur bündelt und die oberirdische Belastung erheblich reduziert. Doch auch die Bündelung von Glasfaserleitungen, Energieleitungen, Wasserleitungen, Velowegen usw. mit Strasse und Schiene bietet noch ein grosses Potenzial.
- Der Veloverkehr ist scherpunktmässig innerhalb des Siedlungsgebiets zu fördern, da dort das grösste Potenzial an optimalen Strecken besteht. In der Siedlung ist der Kulturlandverlust gering, während breite, wenig genutzte Radwege ausserhalb der Bauzone parallel oft mit Kulturlandverlust und Nutzungskonflikten mit der Landwirtschaft verbunden sind. Letztere gilt es bei der Planung, aber auch durch Sensibilisierung der Velofahrer\*innen und Fussgänger\*innen zu vermeiden.

Die im Sachplan durchgehend geäusserte Haltung, wonach in den Berggebieten und im ländlichen Räumen die Grundversorgung auf dem bestehenden Niveau zu halten sei, stellt keine zukunftstaugliche Perspektive dar. Die Grundversorgung muss entsprechend dem Wachstum ausgebaut werden. Die einseitige Fokussierung des Sachplans auf das polyzentrische Städtenetz ist a priori falsch und wird den Anliegen der ländlichen Räume und insbesondere der Berggebiete nicht gerecht. Der optimale Zugang zu den Städten und Agglomerationen muss auch für die ländliche Bevölkerung gewährleistet sein, auch über entsprechende Gestaltung der Verkehrsdeckscheiben. Auf Seite 8 wird auch von einer räumlich abgestuften Grundversorgung gesprochen. Jedoch widerspricht jegliche Abstufung dem Gedanken der Grundversorgung und ist daher äusserst brisant. Der Verfassungsauftrag der Grundversorgung soll allen Bevölkerungsgruppen und Landesteilen gleiche Chancen bei der Mobilität einräumen. Daher gilt es im Sachplan den städtezentrischen Blickwinkel neu einzustellen.

### Schlussbemerkungen

Aus Sicht der Landwirtschaft muss der Sachplan dem Kulturlandschutz unbedingt besser Rechnung tragen. Dafür sind entsprechende Planungsziele und Instrumente (z.B. Überdachung A1) zu definieren und im Sachplan unter dem Titel Kulturlandschutz festzuhalten. Zwingend erforderliche Enteignungen müssen frühzeitig kommuniziert werden und dürfen nur nach erfolglosen Bemühungen um Realersatz und Landumlegung angegangen werden. Die Entschädigung von abzutretendem Kulturland hat nach der Entschädigungsregelung des EntG für Kulturland zu erfolgen, auch bei kantonalen Projekten, die als Folge von Bundesprojekten umgesetzt werden. Schliesslich gilt es im Sachplan den ländlichen Raum gebührend zu berücksichtigen und Entwicklungsziele so zu fassen, dass Arbeiten und Wohnen in peripheren Regionen attraktiv bleiben.

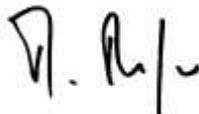
Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Schweizer Bauernverband**



Markus Ritter  
Präsident



Martin Rufer  
Direktor