

Sitzung vom 18. November 2020

1115. Anfrage (Cargo Sous Terrain im Richtplan)

Kantonsrat Felix Hoesch und Kantonsrätin Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, haben am 7. September 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Durch Cargo Sous Terrain wird angestrebt wichtige Güterverkehre in den Untergrund zu verschieben. Damit wird oberirdischer Verkehr eingespart und der Strassenausbau kann gestoppt werden. Auf einem System im Untergrund ist die Planbarkeit viel einfacher und die Güter kommen pünktlich an ihr Ziel.

Das privat finanzierte Projekt Cargo Sous Terrain hat einen ehrgeizigen Zeitplan um 2031 mit dem Betrieb auch im Kanton Zürich zu beginnen. Angesichts unserer Planungshorizonte muss deshalb auch hier die Planung schnell angegangen werden. Nur dann ist es möglich, unseren Richtplan rechtzeitig und fundiert anzupassen.

Die Positionen der Anschlussstellen sollen so geplant werden, dass sie möglichst effizient Güter an- und wegführen können und sich gleichzeitig die Verkehrsentwicklung in den näheren Umgebungen (jeweils pro Anschlussstelle) nur moderat zunehmen. Darum muss die betroffene Bevölkerung von Anfang an in den Findungsprozess der optimalen Anschlussstellen einbezogen werden.

Cargo Sous Terrain macht mit vielen Anlässen Werbung für das Projekt. So auch am 27. August 2020 bei der Regionalplanung Zürich (RZU). Aber in der Zürcher Politik ist das Projekt noch nicht angekommen. Wenn sich das nicht bald ändert, dann kann der angestrebte Zeitplan nie eingehalten werden.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was ist der Stand der Verkehrsrichtplanung bezüglich der Eintragung von Cargo Sous Terrain?
2. Welche planungsrechtlichen und gesetzlichen Änderungen müssen angepasst werden?
3. Kann der Kanton Zürich selbständig diese Änderungen in Angriff nehmen oder ist er von der Koordination mit den anderen betreffenden Kantonen oder vom Bund abhängig?
4. Wie genau sind die Anschlussstellen (Hubs) bereits räumlich verortet?
5. Wenn diese bereits verortet sind; wo sind sie im Kanton Zürich geplant?
6. Wie steht der Regierungsrat zu diesem innovativen Verkehrsprojekt im Untergrund, insbesondere betreffend Umweltverträglichkeit, Raumplanung und Wirtschaftlichkeit?

7. Was sind die Chancen und Risiken der Verlagerung des Güterverkehrs in den Untergrund?
8. Was sind die Chancen und Risiken der Anschlussstellen für die nähere Umgebung?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch und Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Das von einer privaten Trägerschaft unter dem Namen «Cargo sous terrain» (CST) geplante Vorhaben sieht eine unterirdische Infrastruktur vor, mit der Güter auf Paletten und in Behältern vollautomatisch und rund um die Uhr transportiert werden können. An den Anschlussstellen können die Güter über Lifte in das System eingespiesen und diesem wieder entnommen werden. Durch den unterirdischen Transport der Güter sollen das Strassennetz entlastet und die Logistik insgesamt derart optimiert werden, dass die Ressourcenbeanspruchung durch den Gütertransport namhaft verringert werden kann.

Zu Fragen 1 und 2:

Mit dem Vorhaben CST soll eine grundlegend neue Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die im Endausbau die gesamte Schweiz durchquert. Da mehrere Kantone betroffen sind und das System nur funktionieren kann, wenn ein lückenloses Netz besteht, können die für den Betrieb erforderlichen Infrastrukturanlagen nicht einzelfallweise nach kantonalem Recht geplant und bewilligt werden.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat daher einen Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ausgearbeitet, das die rechtliche Grundlage für Planung, Bau und Betrieb dieser Systeme bilden wird. Der Regierungsrat hat sich mit Beschluss Nr. 616/2019 zum Entwurf des Bundesgesetzes geäußert und dabei die Initiative der privaten Trägerschaft, einen neuen Verkehrsträger zur Aufnahme eines Teils des Güterverkehrs zu schaffen, grundsätzlich begrüßt. Gleichzeitig hat er die Anforderungen festgehalten, die aus seiner Sicht für eine erfolgreiche Verwirklichung des Vorhabens erfüllt sein müssen. Am 28. Oktober 2020 hat der Bundesrat die Botschaft zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet.

Auf der Grundlage des Bundesgesetzes wird der Bund einen Sachplan unterirdischer Gütertransport erlassen, in dem das beabsichtigte Netz festgelegt und das weitere Vorgehen bis zur Realisierung des Systems auf-

gezeigt werden. Mit dem Instrument des Sachplans stellt der Bund sicher, dass sich das Unternehmen CST auf einheitliche Vorgaben stützen kann, wobei die von der ersten Etappe von CST betroffenen Kantone bei der Erarbeitung des Sachplans einbezogen werden. Die vom Kanton Zürich im kantonalen Richtplan zu treffenden Festlegungen werden auf den Sachplan des Bundes abzustimmen sein.

Zu Frage 3:

Der kantonale Richtplan wird durch Teilrevisionen regelmässig aktualisiert und ergänzt. Es ist vorgesehen, die für Planung und Realisierung der auf den Kanton Zürich entfallenden Abschnitte von CST nötigen Festlegungen mit einer der nächsten Teilrevisionen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen, sobald das Bundesgesetz und der Sachplan vorliegen und die durch das Unternehmen CST zu erbringenden Planungsarbeiten so weit fortgeschritten sind, dass die Lage der Anschlussstellen mit der nötigen Genauigkeit bestimmt werden kann.

Zu Fragen 4 und 5:

Die erste Etappe von CST führt von Härkingen/Niederbipp in den Raum Zürich und verläuft somit grundsätzlich in West-Ost-Richtung. Gemäss den Angaben des Unternehmens CST sind auf dem Gebiet des Kantons Zürich (bzw. in dessen unmittelbarer Nachbarschaft) Anschlussstellen im Limmattal, in der Stadt Zürich sowie in Zürich Nord vorgesehen. Es ist zudem denkbar, dass nördlich oder südlich der Hauptstrecke weitere Anschlussstellen geschaffen und über Stichlinien mit dieser verbunden werden.

Die genaue Lage der Anschlussstellen wird u. a. durch die technischen Eigenschaften des sich noch in Entwicklung befindenden neuartigen Transportsystems beeinflusst. So werden die Spielräume bei der Wahl der Linienführung u. a. durch die minimalen Kurvenradien und das Steigungsvermögen des technischen Systems begrenzt. Aufgrund dieser Parameter ist zu entscheiden, wie die zahlreich vorhandenen Grundwasserträger umfahren oder allenfalls unterquert werden sollen. Massgeblich bei der Lokalisierung der Anschlussstellen ist auch die Klärung der Frage, welche Güter sich für den unterirdischen Gütertransport eignen und auf welche Partner (wie etwa Unternehmen der Logistikbranche) das neue System ausgerichtet werden soll. Diese Fragen stehen in einem engen Zusammenhang mit dem künftigen Geschäftsmodell von CST und sind durch das Unternehmen selbst zu beantworten.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat erkennt das Potenzial dieses neuartigen Systems für den unterirdischen Gütertransport. Dieses umfasst nicht nur die eigentliche Tunnelverbindung, sondern auch innovative Systeme für die Zwischenlagerung und den Weitertransport der Güter und zur Prozesssteue-

rung und Disposition der Warenflüsse. Das Gesamtkonzept CST stellt eine innovative und zukunftsorientierte Lösung dar, die einen wesentlichen Beitrag zur effizienten und ressourcenschonenden Ver- und Entsorgung urbaner Gebiete leisten und, gemäss den Angaben von CST, wirtschaftlich betrieben und ausschliesslich mit privaten Mitteln finanziert werden kann.

Zu Frage 7:

Es ist festzuhalten, dass nur bestimmte Teile des Güterverkehrs für die Verlagerung in ein unterirdisches System infrage kommen. Grössere, sperrige Güter wie Baumaterialien, aber auch Massengüter wie Mineralölprodukte, Kies und Aushub eignen sich nicht für den unterirdischen Transport. Es wird daher auch in Zukunft ein wesentlicher Teil des Güterverkehrs über die bestehenden Strassen- und Schienennetze abgewickelt werden. Zudem sind sowohl für die erste Etappe, als auch bei einem späteren Vollausbau des unterirdischen Gütertransportsystems nur einige wenige Linien und Anschlussstrecken vorgesehen. Auch aus diesem Grund wird ein erheblicher Teil der Gütertransporte das neue Transportsystem höchstens auf Teilstrecken nutzen können und für den Weitertransport und die Feinverteilung weiterhin auf die bestehenden Verkehrsträger angewiesen sein.

Es besteht jedoch ein bedeutendes Potenzial für die Verlagerung von Teilen der Gütertransporte auf ein unterirdisches System, wenn dieses mit einer leistungsfähigen Citylogistik kombiniert wird, die einen schnellen und stadtverträglichen Weitertransport der Güter in urbanen Gebieten sicherstellt. Dann kann mit einer zwar begrenzten, aber grossräumigen Entlastung des Strassennetzes gerechnet werden, die vor allem an Stellen, an denen heute die grössten Engpässe bestehen, einen erheblichen Vorteil darstellt.

Zu vermeiden ist, dass Transporte, die heute oder in Zukunft wirtschaftlich und umweltverträglich per Bahn abgewickelt werden können, in grösserem Umfang auf das unterirdische System verlagert werden. Dies könnte die Wirtschaftlichkeit des Bahngütertransports beeinträchtigen und würde allenfalls Investitionen in leistungsfähige Umschlaganlagen und innovative Systeme für den Güterverkehr auf der Schiene gefährden.

Zu Frage 8:

Falls der Weitertransport der Güter überwiegend über das Strassennetz erfolgt, ist im näheren Umfeld der Anschlussstellen mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens namentlich mit leichten Nutzfahrzeugen zu rechnen. Anzustreben ist daher, dass die Anschlussstellen in die unmittelbare Nachbarschaft wichtiger Versender und Abnehmer zu liegen kommen, sodass die Güter möglichst innerhalb von bestehenden Be-

triebsgeländen oder – strassenunabhängig – über automatisierte Transportsysteme weiterbefördert werden können. Für die Feinverteilung der Güter im städtischen Gebiet ist eine leistungsfähige und stadtverträgliche Citylogistik aufzubauen. Diese bildet einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtsystems für den unterirdischen Gütertransport. Bei der Begleitung der weiteren Planungsarbeiten von CST durch die kantonalen Fachämter wird daher dem Aufbau und der Einbindung einer leistungsfähigen Citylogistik grosse Bedeutung beigemessen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli