

Sitzung vom 15. September 2021

**1028. Anfrage (Cargo Sous Terrain [CST])**

Kantonsrätin Doris Meier, Bassersdorf, sowie die Kantonsräte Marcel Suter, Thalwil, und Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, haben am 14. Juni 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Schätzungen der Bundesämter für Strassen und Raumentwicklung gehen davon aus, dass der Transport von Gütern in der Schweiz von 2010 bis 2040 um bis zu 37 Prozent zunehmen wird.

Bei der Suche nach neuen Wegen namentlich für die Versorgung der urbanen Zentren wurde die Idee von «Cargo Sous Terrain» (CST) als unterirdisches, automatisiertes Gesamtlogistiksystem entwickelt.

«Cargo Sous Terrain» soll die Logistikketten zwischen den städtischen Zentren zwischen Genf und St. Gallen (mit Abstechern nach Thun, Basel und Luzern) grundlegend verändern.

Die Lieferungen sollen automatisiert, vernetzt und digitalisiert erfolgen und damit zu einer Entlastung der Verkehrswege führen. Bereits in fünf Jahren soll mit dem Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen nach Zürich begonnen werden.

In einem Interview im Oltener Tagblatt hat sich der Chef der grössten privaten Transportfirma in der Schweiz, Nils Planzer kritisch zu diesem Projekt geäußert.

Wir bitten den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welchen Kenntnisstand hat der Regierungsrat zu diesem Projekt und wie bringt sich der Regierungsrat bei der Weiterentwicklung des Projektes ein?
2. Die erste Teilstrecke wird 3 Mia. Franken kosten, das gesamte Projekt 30–35 Mia. Franken, alles vollständig privat finanziert. Welche Sicherheiten hat der Kanton Zürich für einen allfälligen Rückbau, falls das Projekt nach dem Bau der ersten Etappe scheitert?
3. Welche Mitsprache hat der Regierungsrat bei der Bestimmung der Anschlussstellen (Hubs)?
4. Welche künftige infrastrukturelle Entwicklung sieht der Kanton rund um die Hubs?
5. Mit welchen Massnahmen stellt der Kanton sicher, dass die betroffenen Gemeinden in denen allenfalls Hubs geplant werden, einbezogen werden?

6. Welchen Einfluss hat dieses visionäre Projekt auf die langfristige Raumentwicklungsstrategie des Regierungsrates?
7. Welche möglichen Einflüsse sieht der Regierungsrat mit dem Projekt «Cargo sous terrain» auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich?
8. Welche Effizienzsteigerung in der Logistik erhofft sich der Regierungsrat?
9. In der Anfrage 337/2020 hat der Regierungsrat die Chancen und Risiken beurteilt. Hält er an seiner Prognose nach Corona fest?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Doris Meier, Bassersdorf, Marcel Suter, Thalwil, und Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, wird wie folgt beantwortet:

Technologische Innovationen und eine leistungsfähige Infrastruktur sind wichtige Säulen, um den erfolgreichen Wirtschaftsstandort Zürich langfristig zu stärken und weiterzuentwickeln. Der unterirdische Gütertransport ist dabei ein zukunftsweisender und nachhaltiger Ansatz, um vor dem Hintergrund der Digitalisierung und dem stetig zunehmenden Onlinehandel die Logistikketten in den urbanen Gebieten zu optimieren. Unter anderem können die bestehende Transportinfrastruktur – insbesondere Strassen und Schienen – entlastet und die Schadstoff- und Treibhausgasemissionen vermindert werden.

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. Der Regierungsrat hat sich bereits in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 337/2020 betreffend Cargo Sous Terrain im Richtplan zu diesem Vorhaben geäußert (RRB Nr. 1115/2020). Die damalige Einschätzung ist unverändert gültig.

Zu Frage 1:

Beim Vorhaben CST steht der Kanton Zürich sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene in engem Austausch mit dem Bund und den von der ersten Etappe des Vorhabens betroffenen Kantonen sowie mit der Projektträgerin (Cargo sous terrain AG). Auch bei der Erarbeitung des Gesetzes zum unterirdischen Gütertransport (UGüTG), das derzeit beim Bund in parlamentarischer Beratung ist, der entsprechenden Verordnung und des Sachplans unterirdischer Gütertransport des Bundes wirkte der Kanton Zürich aktiv mit.

Zu Frage 2:

Im Rahmen des UGüTG und der entsprechenden Verordnung werden die massgebenden Vorgaben an die Bauherrschaft durch den Bund künftig geregelt werden. Der genaue Verlauf des Tunnels und die Standorte der Hubs werden im Rahmen eines Sachplanverfahrens im Zusammenwirken mit den Kantonen und Gemeinden festgelegt. Trotzdem birgt ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter dieser Grössenordnung beachtliche unternehmerische Chancen und Risiken. In der gegenwärtigen Phase dürfen bei einem Fehlschlag einerseits keine finanziellen Folgen für die Allgemeinheit entstehen, andererseits dürfen sich die Sicherheiten zur Finanzierung eines allfälligen Rückbaus nicht aufgrund der Höhe derart negativ auf die Wirtschaftlichkeit auswirken, dass das Vorhaben bereits im Rahmen der Projektierung aufgegeben werden muss. Diesbezüglich könnte beispielsweise ein Nachweis für eine allfällige Umnutzung der Anlagen zielführend sein. Sollten für das Vorhaben CST kantonale Grundstücke beansprucht werden, wäre der Rückbau am Ende der Nutzungsdauer vertraglich zu regeln.

Zu Frage 3:

Auf fachlicher Ebene besteht seit 2017 zwischen CST und insbesondere der von der 1. Etappe betroffenen Kantone Zürich, Aargau, Solothurn und Bern ein enger Austausch. Dies geschieht im Rahmen einer durch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz eingesetzten subsidiären interkantonalen Arbeitsgruppe. Dabei werden auch die Hubstandorte thematisiert. Sowohl für die Hubstandorte als auch für die unterirdische Linienführung braucht es entsprechende Richtplaneinträge, die im Rahmen einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden sollen.

Zu Frage 4:

Im Umfeld der trimodalen Umschlagshubs (Bahn-Strasse-CST) sollen sich in erster Linie Logistikeinrichtungen ansiedeln, die der Güterversorgung und Güterentsorgung der urbanen Gebiete im Rahmen einer nachhaltigen Citylogistik dienen. Da die Grundstückpreise an diesen Standorten mitten im Siedlungsgebiet aufgrund des grossen Nutzungsdrucks verhältnismässig hoch sind, wird angestrebt, mit vertikal gegliederten Mischnutzungen über den Umschlaganlagen die Gesamtwirtschaftlichkeit zu verbessern.

Zu Frage 5:

Es ist vorgesehen – gestützt auf das sich derzeit in der parlamentarischen Beratung befindliche UGüTG –, sowohl die Hubstandorte als auch die Linienführung mit einer der nächsten Teilrevisionen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Dies bedingt, dass die von CST zu erbrin-

genden Planungsarbeiten so weit fortgeschritten sind, dass die Lage der Anschlussstellen mit der nötigen Genauigkeit bestimmt werden kann. Mit der Aufnahme dieser Vorhaben ins Richtplanverfahren wird sichergestellt, dass sich die betroffenen Gemeinden, Regionen und Verbände wie auch die Bevölkerung zu den Plänen äussern können. Wo sich die Pläne von CST für einen Hubstandort konkretisiert haben, sind die betroffenen Gemeinden in der Regel schon heute einbezogen.

Zu Frage 6:

Die langfristige Raumentwicklungsstrategie (LaRES) wurde am 10. Dezember 2014 vom Regierungsrat festgelegt (RRB Nr. 1377/2014). Sie bildet einen Orientierungsrahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten und Entscheide der kantonalen Verwaltung. Sie ergänzt damit den kantonalen Richtplan, der als formelles Planungsinstrument auch für Gemeinden und Planungsregionen verbindlich ist. Sie zeigt eine thematisch umfassende Perspektive auf und hat einen wesentlich längeren Zeithorizont als der kantonale Richtplan.

Das Vorhaben CST fügt sich in die LaRES ein und kann einen wesentlichen Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung leisten, sofern die gesetzlichen Vorgaben und die vom Regierungsrat in den Beschlüssen Nrn. 616/2019 und 1115/2020 formulierten Anforderungen eingehalten werden.

Gemäss LaRES sollen mindestens 80% des Bevölkerungszuwachses in urbanen Gebieten stattfinden, weshalb besonders in diesen Räumen der grösste Verkehrszuwachs zu erwarten ist. Als Voraussetzung für die Sicherstellung der Güterversorgung und Güterentsorgung in diesen urbanen Gebieten braucht es daher innovative Ansätze zur effizienten und störungsarmen Anlieferung zu den Hubstandorten. Die oberirdischen Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr werden in urbanen Gebieten in Zukunft voraussichtlich nicht zunehmen. Sowohl auf der Strasse, als auch auf dem sehr dicht befahrenen Schienennetz werden kaum zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden können. Lösungen über oder unter bestehenden Anlagen bilden derzeit die einzigen Alternativen zur langfristigen Sicherstellung der notwendigen Versorgung und Entsorgung im Güterverkehr. Dies ist auch der visionäre, aber richtige Ansatz für den unterirdischen Gütertransport von CST.

Für eine nachhaltige Lösung braucht es neben dem Versand der Güter via Tunnel auch eine Weiter- und Feinverteilung. Deshalb hat der Kanton Zürich bei CST und auch gegenüber dem Bund seit Projektbeginn eine auf das Gesamtsystem abgestimmte Lösung für die städtische Citylogistik gefordert. Dazu sind aber geeignete trimodale Umschlagflächen Bahn–Strasse–CST (sogenannte City Hubs) möglichst nahe bei der oder

dem Endverbrauchenden unabdingbar. Diese sollen mit einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans dem Kantonsrat zur Aufnahme unterbreitet werden. Die Bereitstellung von trimodalen Umschlagflächen müssen von Beginn an in alle Planungsüberlegungen einfließen, trotz noch bestehender Unsicherheiten bezüglich der Realisierung bei für den unterirdischen Gütertransport geeigneten multimodalen urbanen Umschlagstandorten.

Zu Frage 7:

Das Vorhaben CST führt gesamthaft zu einer deutlichen Herabsetzung der Lastwagen- und Lieferwagenfahrten, die für den Transport von Konsumgütern notwendig sind. Indem mit der Infrastruktur von CST der Staugürtel rund um dicht besiedelte Gebiete unterfahren werden kann, ist die Entlastung in mehrfacher Hinsicht vorteilhaft. Lediglich in der unmittelbaren Umgebung der Umschlag-Hubs dürfte der Verkehr mit leichten Fahrzeugen zunehmen. Die Wahl der Standorte sowie deren Ausgestaltung und Einbindung in das umliegende Strassennetz hat daher mit Umsicht zu erfolgen.

Zu Frage 8:

Das Vorhaben CST muss als logistisches Gesamtsystem betrachtet werden, das die Feinverteilung bis zur oder zum Endverbrauchenden mitberücksichtigt. Mit der Nutzung digitaler Möglichkeiten zur Prozesssteuerung und Disposition der Warenflüsse erreicht CST eine deutliche Effizienzsteigerung und damit auch eine Schonung der benötigten Ressourcen. Die Verlagerung der Konsumguttransporte in den Untergrund führt zu einer deutlichen Entlastung beim Lastwagenverkehr – insbesondere auf den Autobahnen. Das System eignet sich jedoch nicht zum Transport von Massengütern und ersetzt daher den Bahntransport nicht.

Zu Frage 9:

Die mit der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 337/2020 vorgenommene Einschätzung der Chancen und Risiken des Vorhabens ist unverändert gültig. Die für den unterirdischen Gütertransport zu errichtende Infrastruktur wird auf einen langfristig zu erwartenden Bedarf ausgerichtet. Es ist davon auszugehen, dass auch die Coronapandemie diesbezüglich nichts geändert hat.

Dies gilt auch für die Erwartung des Regierungsrates, dass wirksame Massnahmen zur Vermeidung eines übermässigen Verkehrsaufkommens im Nahbereich der Anschlussstellen getroffen werden. Anzustreben ist daher, dass die Anschlussstellen in die unmittelbare Nachbarschaft wichtiger Absendenden und Abnehmenden zu liegen kommen, sodass die Güter möglichst innerhalb von bestehenden Betriebsgeländen oder –

strassenunabhängig – über automatisierte Transportsysteme weiterbefördert werden können. Für die Feinverteilung der Güter im städtischen Gebiet ist zudem eine leistungsfähige und stadtverträgliche Citylogistik aufzubauen. Diese bildet einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtsystems für den unterirdischen Gütertransport.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**