

Interpellation FDP-Fraktion vom 23. April 2019

Libérale Klima- und Energiepolitik: Cargo sous terrain als Chance für eine nachhaltige Verkehrspolitik

Schriftliche Antwort der Regierung vom 20. August 2019

Die FDP-Fraktion erkundigt sich in ihrer Interpellation vom 23. April 2019 nach der Haltung der Regierung in der laufenden Vernehmlassung zu einem Bundesgesetz über unterirdische Gütertransportanlagen und wie das Projekt Cargo sous terrain bisher in die kantonale Planung eingeflossen ist.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Cargo sous terrain (CST) ist ein privatwirtschaftlich initiiertes und organisiertes Projekt, in dessen Rahmen verladende und transportierende Unternehmen ein neues Transportlogistikkonzept unterbreiten. Es vereint in sich den Vor-, Haupt- und Nachlauf einschliesslich eines Konzepts für die City-Logistik (Feinverteilung). Das Konzept sieht einen dreispurigen Tunnel vor, der das ganze Jahr über und rund um die Uhr in Betrieb ist. An den sogenannten Hubs können Güter auf Paletten und in Behältern vollautomatisch über Schächte mit Liften ins System eingespeist und diesem entnommen werden. Die Hubs sollen wenn möglich in bereits bestehenden Industrie- und Logistikgebieten erstellt werden. Das System soll ein offenes System sein, das für alle zugänglich ist. Die unterirdische Gütertransportanlage soll in einer Tiefe von wenigstens 20 Metern verlaufen und einen Durchmesser von 6 Metern haben. CST plant einen stufenweisen Ausbau. Die erste Teilstrecke, die im Jahr 2030 in Betrieb genommen werden und rund 3,4 Mrd. Franken kosten soll, führt von Zürich nach Härkingen / Niederbipp. Der Vollausbau soll im Jahr 2050 abgeschlossen sein und umfasst eine Ost-West-Achse (Genf–St.Gallen) sowie Abzweiger nach Basel, Luzern und Thun.

Der Bundesrat hat sich bereit erklärt, dieses Projekt mit einer gesetzlichen Grundlage zu unterstützen, wenn CST den entsprechenden Rückhalt in der Logistik- und Gütertransportbranche wie auch bei den Kantonen und weiteren Interessierten genießt. Zudem hat der Bundesrat Bedingungen gestellt, anhand derer CST zu beweisen hat, dass das Projekt realisierbar ist. Eine finanzielle Unterstützung schliesst der Bund klar aus.

Parallel zur Vernehmlassung zum vorliegenden Gesetzesentwurf wurden die Kantone zu einem ersten Entwurf eines Sachplans unterirdischer Gütertransport (SUG) im Rahmen der Zusammenarbeit gemäss Art. 18 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (SR 700.1) konsultiert. Aufgrund der Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung sowie auch der Konsultation der Kantone zum Sachplan wird der Bundesrat entscheiden, ob er das Projekt weiter begleitet und eine Botschaft für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport ausarbeiten lässt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Verlagerung des Güterverkehrs in den Untergrund hat unter verschiedenen in der Fragestellung genannten Gesichtspunkten Innovationspotenzial. Aus diesem Grund beurteilt die Regierung das Projekt grundsätzlich positiv. Aufgrund des gemäss der Verkehrsperspektive 2040 des Bundesamtes für Raumentwicklung zu erwartenden Verkehrswachstums bei begrenzter Kapazität der Verkehrsinfrastruktur (v.a. Strassennetz und Eisenbahn) darf durchaus von einem Bedarf für den unterirdischen Gütertransport gemäss dem Konzept von CST

ausgegangen werden. Wenn es gelingt, oberirdische Verkehrsanlagen im erhofften Ausmass nachhaltig zu entlasten und letztlich zu einer Verminderung der von diesen Anlagen ausgehenden Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen) beizutragen, dann ergibt sich auch ein Gewinn für die Umwelt.

2. Wie bereits eingangs erwähnt, erarbeitet der Bund einen Sachplan unterirdischer Gütertransport (SUG), eingebettet in den Sachplan Verkehr. Im SUG legt der Bund im Wesentlichen einen Planungskorridor für die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen und einen Planungssperimeter für die angeschlossenen oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen fest. Die konkrete Lage der ober- und der unterirdischen CST-Anlagen wird durch die Kantone im Richtplan definiert. Damit ist gewährleistet, dass CST in die mittel- bis langfristige Planung einbezogen wird.
3. Die Regierung hat die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates zum unterirdischen Güterverkehr positiv gewürdigt. Im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Kanton hat sie aber zusätzliche Forderungen gestellt, etwa, was die Planung der Aushubdeponien, den Schutz des Grundwassers und bestehender Infrastrukturen, die Elementarversicherung oder die Sicherheitsvorkehrungen angeht. Dies mit der Absicht, die noch nicht absehbaren Auswirkungen auf den Kanton wenigstens ansatzweise einzuschränken.
4. CST ist ein privatwirtschaftlich initiiertes und organisiertes Projekt. An diesem Charakter soll sich aus Sicht der Regierung nichts ändern. Die Regierung ist aber daran interessiert, namentlich die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Realisierung in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Nachbarkantonen zu schaffen, damit CST auch in der Ostschweiz gebaut wird, falls das Projekt tatsächlich umgesetzt wird. Weil es sich bei CST um ein kantonsübergreifendes Vorhaben handelt, muss die Bearbeitung der Richtpläne der beteiligten Kantone zwingend untereinander abgestimmt werden. Aus Sicht der Regierung wäre eine bundesweite Koordination durch eine Stelle auf Bundesebene zu begrüssen.
5. CST wurde bisher mit den potenziell betroffenen öffentlichen und privaten Akteuren nicht konkret erörtert, da das Projekt noch zu wenig konkret ist. Der Kanton erarbeitet aber derzeit basierend auf der Gesamtverkehrsstrategie eine Güterverkehrsstrategie, in der die genannten Akteure einbezogen sind. Die Güterverkehrsstrategie besteht aus einem Analyse- und einem Umsetzungsteil. Die Analysearbeiten sind abgeschlossen und in einem öffentlich zugänglichen Bericht dokumentiert.¹ CST ist dort als möglicher Entwicklungsstrang erwähnt und die Chancen und Risiken werden aufgezeigt. Im Rahmen des noch zu erarbeitenden Umsetzungsteils wird auch zu klären sein, welche weiteren Schritte zu welchem Zeitpunkt im Zusammenhang mit CST zu machen sein werden.
6. Mit Verweis auf die Ausführungen in Ziff. 2 hängt die räumliche Sicherung des unterirdischen Güterverkehrs von der Sachplanung des Bundes ab. Falls diese kommt, wird die kantonale Richtplanung im Einklang mit der Sachplanung des Bundes angepasst werden, so dass die erforderlichen Plangenehmigungen rechtzeitig erteilt werden könnten.
7. Die Regierung hat bezüglich der Erschliessung der Bestimmungsorte des sogenannten City-Logistiksystems noch keine Gespräche mit den grösseren St.Galler Städten gesucht. Es liegt jedoch auf der Hand, dass diese Fragen im Zusammenhang mit der Richtplanung mit den involvierten Gemeinden diskutiert werden müssten.

¹ Abrufbar unter <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/Gueterverkehrsstrategie.html>.