

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 12. Juni 2024

651. Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, Anhörung der Kantone (Stellungnahme)

Mit Schreiben vom 30. Januar 2024 haben das Bundesamt für Verkehr und das Bundesamt für Raumentwicklung den neuen Teil Unterirdischer Gütertransport des Sachplans Verkehr gemäss Art. 19 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) den Kantonen zur Anhörung unterbreitet.

Adressaten der Anhörung sind namentlich die vom vorliegenden Entwurf des Sachplans betroffenen Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Zürich. Die betroffenen Kantone wurden zudem beauftragt, die interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen anzuhören und die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen (Art. 19 Abs. 2 RPV).

Vor der Verabschiedung durch den Bundesrat werden die Kantone gemäss Art. 20 RPV noch einmal die Möglichkeit erhalten, den überarbeiteten Teil Unterirdischer Gütertransport des Sachplans Verkehr auf allfällige Widersprüche zu den kantonalen Richtplänen zu prüfen.

Gegenstand der Anhörung

Cargo sous terrain ist ein privatwirtschaftlich initiiertes und organisiertes Projekt, das den Bau eines unterirdischen Logistiksystems durch das Mittelland vorsieht. Die erste Etappe soll von Härkingen (Kanton Solothurn) bis in den Raum Zürich führen.

Gemäss Art. 7 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (SR 749.1) hat das Bundesamt für Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung einen Entwurf für den Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) des Sachplans Verkehr erarbeitet. Der SUG ist ein neuer Teil des Sachplans Verkehr im Sinne von Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700). Im Konzeptteil werden die wichtigsten Ziele sowie die Art und Weise, wie diese mit den raumplanerischen Zielen und Instrumenten in Einklang gebracht werden können, dargelegt. Die vier Objektblätter befassen sich mit der räumlichen Abstimmung des Vorhabens für den Streckenabschnitt zwischen Härkingen und Zürich.

Der auf den Kanton Zürich entfallende Streckenabschnitt ist im Objektblatt OB 1.1 Zürich – Limmattal enthalten. Von den Festlegungen des Sachplans direkt betroffen sind die Städte bzw. Gemeinden Dietlikon, Urdorf, Birmensdorf, Uitikon, Zürich, Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Dübendorf und Wangen-Brüttisellen.

Die vom Entwurf des Sachplans betroffenen Kantone wurden auch eingeladen, den vom Unternehmen Cargo sous terrain AG eingereichten Umweltverträglichkeitsbericht zu beurteilen. Die Beurteilung erfolgte durch die kantonalen Umweltschutzfachstellen und wurde von der Baudirektion koordiniert. Sie enthält eine Reihe von Hinweisen und Anträgen und wird der zuständigen Behörde des Bundes zur Bereinigung zugestellt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version und unter Beilage der Einwendungen an sachplan.verkehr@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 30. Januar 2024 haben Sie uns den neuen Teil Unterirdischer Gütertransport des Sachplans Verkehr zur Anhörung gemäss Art. 19 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Adressaten der Anhörung sind namentlich die vom Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, betroffenen Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Zürich. Die betroffenen Kantone wurden zudem beauftragt, die interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen anzuhören und die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen (Art. 19 Abs. 2 RPV).

Ergebnis der kantonsinternen Anhörung und Mitwirkung

Die Anhörung der betroffenen Städte, Gemeinden und Planungsregionen des Kantons Zürich sowie die öffentliche Auflage der Sachplandokumente dauerte vom 19. Februar bis zum 19. April 2024. Am 12. März 2024 wurde dazu ein Informationsanlass durchgeführt. Neben den betroffenen Städten und Gemeinden haben sich auch die Zürcher Planungsgruppe Limmattal, die Zürcher Planungsgruppe Glattal, die Regionalplanung Zürich und Umgebung sowie direkt betroffene Private mit schriftlichen Stellungnahmen geäussert. Die fristgerecht eingereichten Einwendungen wurden ausgewertet und sind in die vorliegende kantonale Stellungnahme eingeflossen. Sämtliche Einwendungen werden Ihnen mit der vorliegenden Stellungnahme zugestellt (elektronisch).

In den eingegangenen Einwendungen wird der innovative Ansatz des neuartigen Systems zum unterirdischen Gütertransport gewürdigt. Das System verspricht eine Entlastung der bestehenden Verkehrsträger, na-

mentlich eine Verringerung des Verkehrsaufkommens auf den Nationalstrassen. Kritisch beurteilt wird die zu erwartende Verkehrszunahme auf dem lokalen Strassennetz im Umfeld der Hub-Standorte. Ausbauten am lokalen Strassennetz sind im bestehenden Siedlungsraum nur schwer umsetzbar und werden von den Gemeinden mehrheitlich abgelehnt. Abgelehnt wird auch die Ansiedlung von Drittnutzungen wie Lagerung, Verteilung und weiteren Logistikfunktionen an den Hub-Standorten, die im Widerspruch zu den Zielen und Absichten der kommunalen Planungen stehen. Schliesslich wird festgestellt, dass die verfügbaren Unterlagen nicht ausreichend sind, um die zu erwartenden verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen mit genügender Genauigkeit abschätzen zu können.

Die Stadt Zürich erachtet die auf ihrem Gebiet vorgesehenen Hub-Standorte als nicht stadtverträglich realisierbar. Der Standort in Albisrieden käme in ein Wohnquartier zu liegen, der zu erwartende Schwerverkehr stünde dabei im Konflikt mit dem Fuss- und Veloverkehr und der Schulwegsicherheit. Die für die Anbindung des Standorts Herdern vorgesehene oberirdische Transportröhre über das Gleisfeld wird als städtebaulich nicht befriedigend realisierbar erachtet und daher abgelehnt. Der Standort Oerlikon befindet sich in einem Verdichtungsgebiet, in dem die Mehrbelastung durch den Schwerverkehr kaum quartierverträglich abgewickelt werden könnte.

Die von möglichen Hub-Standorten betroffenen privaten Unternehmen, die sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung geäussert haben, weisen darauf hin, dass sie ihre Areale für eigene Bedürfnisse benötigen und diese somit nicht zur Verfügung stehen.

Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts

Der von der Cargo sous terrain AG (CST AG) eingereichte Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) umfasst den UVB 1. Stufe und das Pflichtenheft für den UVB 2. Stufe. Die Beurteilung erfolgte durch die kantonalen Umweltschutzfachstellen. Sie enthält eine Reihe von Hinweisen und Anträgen und wird Ihnen durch die Baudirektion zur Bereinigung zugestellt werden.

Allgemeine Einschätzung des Vorhabens

Wir anerkennen die Initiative der privaten Trägerschaft, einen neuen Verkehrsträger zur Bewältigung eines Teils des Güterverkehrs zu schaffen. Der Ansatz von Cargo sous terrain (CST), Güter direkt in die urbanen Räume und damit in die Nähe der Endverbraucherinnen und Endverbraucher zu transportieren, erscheint vielversprechend.

Aufgrund der erheblichen räumlichen Auswirkungen des vorgeschlagenen Systems, insbesondere im Umfeld der Zugangspunkte, und der wechselseitigen Abhängigkeiten mit den bestehenden Verkehrssystemen von Schiene und Strasse ist jedoch eine sorgfältige Einbettung in die bestehenden räumlichen Strukturen unabdingbar. Insbesondere in urbanen Gebieten, in denen auf begrenztem Raum vielfältige Nutzungsinteressen zu berücksichtigen sind, stellt dies eine grosse Herausforderung dar.

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme daher festgehalten, dass die Zugangspunkte für ein solches System, wenn immer möglich, in bereits bestehenden Industrie- und Logistikgebieten angesiedelt werden sollen. Die nachgelagerte Feinverteilung soll auf einem City-Logistik-Konzept basieren, das auf das Betriebskonzept des Tunnels abgestimmt ist (vgl. RRB Nr. 616/2019).

Allgemeine Bemerkungen und Hinweise zum vorliegenden Sachplan

Besonderheiten des unterirdischen Gütertransports

Indem ein Tunnelsystem den Kern des unterirdischen Gütertransports bildet, ist dieser weniger flexibel als die herkömmlichen Träger des Landverkehrs (Strasse und Schiene). Nachträgliche Anpassungen und Ergänzungen, beispielsweise zur Leistungssteigerung des Systems oder durch zusätzliche Hub-Standorte, sind komplex und aufwendig. Zudem sind die unterirdischen Anlagen mit den Schutzinteressen im Untergrund in Einklang zu bringen.

Die Planung eines Systems zum unterirdischen Gütertransport stellt daher sehr hohe Anforderungen. Es ist sicherzustellen, dass eine zweckmässige, auf die Dichte und Nachfrage der jeweiligen Zielgebiete zugeschnittene Anzahl an Hub-Standorten verwirklicht werden kann. Können einzelne Standorte nicht verwirklicht werden, ist sicherzustellen, dass dies nicht zu Überlastungen bei anderen Standorten führt. Das System kann daher nur sinnvoll betrieben werden, wenn es in seiner Gesamtheit erstellt wird.

Grundwasser

Gemäss langjähriger Praxis gilt bei übergeordneten Infrastrukturanlagen, dass gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligungen für das Erstellen von Bauten unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels nur erteilt werden können, wenn zwingende Gründe dies erfordern und der Eingriff möglichst gering und randlich ist. Um das Speichervolumen und die Durchflusskapazität nutzbarer Grundwasservorkommen nicht wesentlich und immerwährend zu verringern, kann dem Bau von Hub- und Tunnelbauwerken in Grundwasserträgern mit grosser Mächtigkeit und grosser Durchlässigkeit grundsätzlich nicht zugestimmt werden.

Hieraus ergeben sich für die Hub-Standorte in der Stadt Zürich Einschränkungen. Dem Planungssperimeter Hub Zürich Aussersihl Süd kann nur zugestimmt werden, wenn der Hub oberirdisch erstellt wird. Dies gilt ebenfalls für den Sektor «nördlich Gleisfeld» im Planungssperimeter Hub Zürich Altstetten. Im Sektor «südlich Gleisfeld» muss ein Hub-Standort gewählt werden, auf dem die Grundwassermächtigkeit gering ist. Aufgrund von Baugrunduntersuchungen ist bekannt, dass dies nicht im ganzen Planungssperimeter Hub Zürich Altstetten der Fall ist und damit die Standortwahl des Hubs innerhalb des Perimeters limitiert ist. Damit ein Hub im Sektor «südlich Gleisfeld» unterirdisch erstellt werden kann, muss der gewässerschutzrechtliche Nachweis standortspezifisch erfolgen.

Während in einem Grossteil des Planungssperimeters Baugrunduntersuchungen von der CST AG durchgeführt wurden, fehlen diese in den Planungskorridoren Zürich Oerlikon – Dübendorf Hochbord – Dietlikon Industrie. Gemäss der kantonalen Grundwasserkarte ist in diesem Bereich kein mächtiger Grundwasserträger zu erwarten, dennoch ist ein hydrogeologischer Nachweis notwendig, um mögliche Unsicherheiten auszuräumen, die diesen Standort aus gewässerschutzrechtlicher Sicht vernünftigen würden.

Schutz der Umwelt, der Siedlung, des Kulturlandes sowie Fruchtfolgeflächen und des Kulturerbes vor Eingriffen

In Kapitel 2.3 «Schutz der Umwelt, der Siedlung, des Kulturlandes sowie FFF und des Kulturerbes vor Eingriffen» wird der Umgang mit den wichtigsten Schutzinteressen behandelt. Bei erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt erfolgt die Abstimmung im Sachplan. Auch die kantonalen und lokalen Schutzinteressen sind soweit möglich bereits in der Sachplanung stufengerecht zu berücksichtigen.

Moore von nationaler Bedeutung, die einen uneingeschränkten Schutz geniessen, werden jedoch nicht ausdrücklich erwähnt. Bei einer unterirdischen Linienführung im Nahbereich von Moorflächen oder gar unter national bedeutenden Moorflächen durch muss eine Beeinträchtigung der Moorhydrologie in der Planung ausgeschlossen werden können. Dies gilt auch bei indirekten Auswirkungen durch Bauten im Zu- oder Abstrombereich von Moorflächen, die sich ausserhalb von Planungskorridoren und -perimetern befinden. Die Ausführungen im Sachplan sind entsprechend zu ergänzen.

Verkehrliche Wirkung des Systems CST

Die CST AG stellt für 2030 eine Entlastung der Nationalstrasse A1 um 30% (Lastwagen) bzw. 3% (gesamte Fahrzeugmenge) in Aussicht. Insofern wird dem unterirdischen Gütertransport für Transporte über mittlere und längere Distanzen eine relevante, wenn auch beschränkte Bedeutung für das Schweizer Transportsystem zukommen. Im Umfeld

der Hubs wird es aber zu signifikantem Mehrverkehr vor allem auf der Strasse kommen. Diese sind mit täglich bis zu 1000 lokalen oberirdischen Güterverkehrsfahrten als güterverkehrsintensive Anlagen einzustufen. Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Systems CST ist daher die Lage dieser Hubs von grösster Bedeutung.

Die insgesamt beschränkte Bedeutung des verkehrlichen Nutzens des unterirdischen Gütertransports, dem lokal aber grosse Auswirkungen gegenüberstehen, wird bei Interessenabwägungen gegenüber anderen Ansprüchen angemessen zu berücksichtigen sein.

Ökobilanz

Die Ökobilanz von CST ist wissenschaftlich fundiert und wurde einem externen Review (EMPA) unterzogen. Allerdings wurde im Referenzsystem faktisch nur der Strassengüterverkehr verglichen (10% Schienenanteil pro Transport). Dies erstaunt, da in der für CST zentralen Warengruppe der Stück- und Sammelgüter heute immerhin rund ein Drittel der Transportleistung im Schienengüterverkehr erbracht wird. Der Schienengüterverkehr wurde in der Ökobilanz aber nicht als separater Verkehrsträger ausgewiesen. Ein Vergleich der drei Systeme Schiene, Strasse und CST ist notwendig, um die Umweltbilanz der Verkehrssysteme mit und ohne CST in realistischen Modal-Split-Szenarien einschätzen zu können. Wie sich CST z. B. auf den heutigen Modal-Split Schiene–Strasse auswirkt, konnte somit nur qualitativ abgehandelt werden. Die drei Verkehrssysteme CST, Strasse und Schiene sind daher in der Ökobilanz separat auszuweisen.

Kostenfolgen für die öffentliche Hand

Im Zusammenhang mit Anlagen für den unterirdischen Gütertransport können Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen oder verkehrlich flankierenden Massnahmen ausserhalb der Hoheit des Plangenehmigungsverfahrens notwendig werden. Diesbezüglich ist im Sachplan festzuhalten, dass für Verkehrsinfrastrukturen, die wegen des unterirdischen Gütertransports auszubauen sind, das Verursacherprinzip gilt und diese somit von der CST AG zu finanzieren sind. Die entsprechenden Massnahmen sind im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu bezeichnen. Gleiches gilt für verkehrlich flankierende Massnahmen.

Abgrenzung von Plangenehmigungsverfahren und Baubewilligungsverfahren

Infrastrukturanlagen, die direkt dem unterirdischen Gütertransport dienen, sowie die betrieblich notwendigen oberirdischen Anlagen unterliegen dem Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht. Drittnutzungen, die nicht dem Bau oder Betrieb des Systems zum unterirdischen Gütertransport dienen wie Lagerung, Verteilung und weitere Logistik-

funktionen sind nach den kantonalen bzw. kommunalen rechtlichen und planerischen Vorgaben und Verfahren zu behandeln. Dies gilt auch für allfällige temporäre Nutzungen, beispielsweise an Hub-Standorten, die im Rahmen einer früheren Etappe erstellt, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt ins System integriert werden.

Die Hub-Standorte bilden die Bindeglieder zwischen der unterirdischen Anlage und den oberirdischen Verkehrsträgern Strasse und Schiene. Die entsprechenden Bewilligungsverfahren müssen daher eng aufeinander abgestimmt sein, die jeweiligen Zuständigkeiten dürfen aber nicht ohne Not tangiert werden. Diese Abgrenzung der Zuständigkeiten ist im Sachplan zu präzisieren.

Abstimmung mit den weiteren Teilen des Sachplans Verkehr

Die Aufnahme des unterirdischen Gütertransports in den Sachplan Verkehr wurde in der Botschaft des Bundesrates zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (BB1 2020 8849) mit der erforderlichen Abstimmung zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und dem projektierenden Unternehmen begründet. Gemäss derselben Botschaft handelt es sich beim unterirdischen Gütertransport um ein subsidiäres, d. h. um ein unterstützendes Transportsystem. Dies bedeutet, dass das neue Verkehrssystem im Interesse eines optimierten Gesamtverkehrssystems eng auf den bestehenden Strassen- und Schienengüterverkehr abzustimmen und mit diesem zu vernetzen ist.

Diesem Anspruch wird der vorliegende Entwurf jedoch nicht gerecht. Zwar wird auf die nötige Abstimmung mit den anderen Teilen des Sachplans Verkehr (Infrastruktur Schiene, Infrastruktur Strasse, Infrastruktur Luftfahrt) verwiesen, aber in den Objektblättern finden sich keine näheren Angaben zu den Wechselwirkungen. So fehlen namentlich auch Festlegungen zur Anbindung des Systems für den unterirdischen Gütertransport an die nationalen Schienen- und Strasseninfrastrukturen und zu den dazu nötigen Anpassungen.

Anforderungen an die Hub-Standorte

Gemäss den Einträgen im Objektblatt OB 1.1 Zürich–Limmattal sind im Kanton Zürich Planungssperimeter für neun Hub-Standorte (Urdorf, Zürich Albisrieden, Zürich Aussersihl Süd, Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon, Zürich Flughafen, Opfikon, Dübendorf Hochbord sowie Dietlikon Industrie), zwei Zwischenangriffe bzw. Unterhaltsstationen (Birmensdorf Ristet und Rümlang Tolwäng) sowie eine Projektdeponie (Birmensdorf Vogel) mit unterschiedlichen Koordinationsständen vorgesehen.

Im Planungsbericht der CST AG nach Art. 47 RPV zur Anpassung des kantonalen Richtplans Zürich (Stand vom 30. Januar 2024) wird entsprechend ihrer Funktion zwischen zwei Haupt-Hubs (Urdorf und Opfikon), einem Terminal-Hub (Zürich Flughafen) und sogenannten City-Hubs (an den übrigen Standorten) unterschieden.

Aufgrund der erheblichen räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen der Hub-Standorte sind im Sachplan die Anforderungen zu definieren, denen diese Standorte genügen müssen. Gemäss ihrer unterschiedlichen Funktion ist dabei wie folgt zwischen Haupt-Hubs und City-Hubs bzw. Terminal-Hubs zu differenzieren:

Für Haupt-Hubs mit (über-)regionaler Funktion sind Perimeter mit Arealen vorzusehen, die möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz (National- und/oder Hauptstrassen) sowie an das Schienennetz angebunden werden können. Gemäss gegenwärtigem Planungsstand betrifft dies im Kanton Zürich die Standorte in Urdorf und Opfikon. Soweit von Haupt-Hubs aus City-Logistik betrieben werden soll, ist das im Sachplan zu erwähnen und mit einem plausiblen Konzept nachzuweisen.

Für City-Hubs sowie Terminal-Hubs mit lokaler Funktion sind Perimeter mit Arealen vorzusehen, die direkt an verkehrsorientierten Strassen liegen oder über kurze und wenig empfindliche kommunale Strassen mit diesen verbunden sind. Der vor- und nachlaufende Strassenverkehr muss demnach so abgewickelt werden können, dass Siedlungsgebiete nicht übermässig belastet werden. Die Verknüpfung mit der urbanen Logistik, die von diesen Standorten aus betrieben werden soll, ist im Sachplan ausdrücklich zu erwähnen. Als Grundlage dafür ist ein plausibles Konzept erforderlich.

Anträge und Bemerkungen zum Objektblatt OB 1.1 Zürich–Limmattal

Zu den im Objektblatt OB 1.1 Zürich–Limmattal aufgeführten Planungspereimetern auf dem Gebiet des Kantons Zürich ergeben sich folgende Anträge und Bemerkungen:

Planungspereimeter b. Hub Urdorf

Antrag: Der Planungspereimeter b. Hub Urdorf ist mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» zu bezeichnen.

Begründung: Die Voraussetzungen für eine Festsetzung sind nicht gegeben, zudem fehlen die nötigen Aussagen zur City-Logistik.

Planungsperimeter e. Hub Zürich Albisrieden

Antrag: Der Planungsperimeter e. Hub Zürich Albisrieden ist mit dem Koordinationsstand «Vororientierung» zu bezeichnen.

Begründung: Der favorisierte Standort liegt in einem Wohngebiet und nicht, wie gefordert, an einer verkehrsorientierten Strasse bzw. einer entsprechenden Zufahrtsmöglichkeit, zudem fehlen die nötigen Aussagen zur City-Logistik.

Planungsperimeter f. Hub Zürich Aussersihl Süd

Antrag: Der Planungsperimeter f. Hub Zürich Aussersihl Süd ist aus dem Sachplan zu entfernen.

Begründung: Aufgrund der Lage in einem bedeutenden Grundwasserträger ist nicht ersichtlich, wie innerhalb dieses Perimeters ein Hub-Standort verwirklicht werden könnte.

Planungsperimeter g. Hub Zürich Altstetten

Antrag: Der Planungsperimeter g. Hub Zürich Altstetten ist mit dem Koordinationsstand «Vororientierung» zu bezeichnen.

Begründung: Machbarkeit und städtebauliche Verträglichkeit einer oberirdischen Verbindung über das Gleisfeld sind nicht nachgewiesen, zudem fehlen die nötigen Aussagen zur City-Logistik.

Planungsperimeter h. Hub Zürich Oerlikon

Antrag: Der Planungsperimeter h. Hub Zürich Oerlikon ist mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» zu bezeichnen.

Begründung: Die Voraussetzungen für eine Festsetzung sind nicht gegeben, zudem fehlen die nötigen Aussagen zur City-Logistik.

Planungsperimeter j. Zürich Flughafen

Antrag: Der Planungsperimeter j. Zürich Flughafen ist mit dem Koordinationsstand «Vororientierung» zu bezeichnen.

Begründung: Die genaue Lage und die Anordnung der verkehrlichen Erschliessung sind nicht geklärt. Zudem steht dieser Perimeter in einer Abhängigkeit zum Planungsperimeter k. Hub Opfikon, dessen Rolle ebenfalls noch zu klären ist.

Planungsperimeter k. Hub Opfikon

Antrag: Der Planungsperimeter k. Hub Opfikon ist mit dem Koordinationsstand «Vororientierung» zu bezeichnen.

Begründung: Der vorgesehene Perimeter liegt für einen Haupt-Hub ungünstig, da er zu einer übermässigen Verkehrszunahme auf der Flughafenautobahn führen wird. Die Erschliessung direkt über die Nationalstrasse ist nicht nachgewiesen, wäre aber eine zwingende Vorausset-

zung. Zudem fehlt ein Bahnanschluss. Als Endpunkt des Systems für den unterirdischen Gütertransport bzw. für eine auf den Verkehr Richtung Ostschweiz ausgerichtete Umschlaganlage ist dieser Planungssperimeter daher nicht geeignet.

Planungssperimeter l. Dübendorf Hochbord und m. Dietlikon Industrie

Antrag: Die Planungssperimeter l. Dübendorf Hochbord und m. Dietlikon Industrie sind mit dem Koordinationsstand «Vororientierung» zu bezeichnen.

Begründung: Zu diesen Perimetern fehlen die notwendigen Baugrunduntersuchungen, hydrogeologischen Nachweise und Verkehrsberichte.

Antrag: Zur Anbindung der Ostschweiz an das System für den unterirdischen Gütertransport ist ein dafür geeigneter Standort zu evaluieren und in den Sachplan aufzunehmen.

Begründung: Da die vier Planungssperimeter j., k., l. und m. in einem dicht besiedelten Agglomerationsraum liegen, dessen Autobahnnetz bereits heute stark belastet ist, eignen sie sich nicht für die Funktion einer Umschlaganlage, die den Verkehr Richtung Ostschweiz aufnehmen soll. Für diese Funktion ist ein Perimeter zu suchen, der ausserhalb der Stadtlandschaft liegt und sowohl an das übergeordnete Strassennetz (National- und/oder Hauptstrassen) als auch an das Schienennetz angebunden werden kann.

Abschliessende Anträge und Bemerkungen

Der zur Anhörung unterbreitete Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, stützt sich auf ungenügende Grundlagen und kann in der vorliegenden Form nicht festgesetzt werden. Der Sachplan und die Grundlagen, auf die sich dieser stützt, sind daher zu überarbeiten. Der Sachplan ist dabei wie folgt zu ergänzen:

- a. mit einem Teil, in dem Funktion und Bedeutung des neuen Transportsystems im Rahmen des Gesamtverkehrssystems aufgezeigt werden;
- b. mit einer Erläuterung der Wechselwirkungen mit den übrigen Teilen des Sachplans Verkehr, namentlich Infrastruktur Strasse, Infrastruktur Schiene sowie Infrastruktur Luftfahrt. Dabei sind nicht nur allfällige Konflikte, sondern auch die angestrebten Synergien und die dazu benötigten Verknüpfungen mit den bestehenden Verkehrssystemen von Schiene und Strasse aufzuzeigen;

c. mit der Festlegung, dass Haupt-Hubs mit regionaler Funktion auf Arealen angesiedelt werden müssen, die möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz (National- und/oder Hauptstrassen) sowie an das Schienennetz angebunden werden können. Die Perimeter sind in Bezug auf diese Kriterien zu überprüfen. Soweit von Haupt-Hubs aus City-Logistik betrieben werden soll, ist das im Sachplan zu erwähnen;

d. mit der Festlegung, dass City-Hubs sowie Terminal-Hubs mit lokaler Funktion auf Arealen angesiedelt werden müssen, die direkt an verkehrsorientierten Strassen liegen oder über kurze, nicht durch empfindliche Gebiete führende kommunale Strassen mit diesen verbunden sind. Die Perimeter sind in Bezug auf diese Kriterien zu überprüfen. Die Verknüpfung mit der City-Logistik, die von City-Hubs aus betrieben werden soll, ist im Sachplan zu erwähnen;

e. mit der Festlegung, dass allfällige Drittnutzungen, die nicht dem Bau oder Betrieb des Systems zum unterirdischen Gütertransport dienen, nicht im Rahmen des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens, sondern nach den kantonalen rechtlichen und planerischen Vorgaben zu behandeln sind;

f. mit der Festlegung, dass Ausbauten der oberirdischen Infrastruktur und verkehrlich flankierende Massnahmen, die sich aus dem unterirdischen Gütertransport ergeben, von der CST AG zu finanzieren sind.

Gemäss Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport sind die Festlegungen des Sachplans in den Richtplänen der Kantone zu konkretisieren. Im Kanton Zürich ist vorgesehen, die entsprechenden Einträge in eine der kommenden Teilrevisionen des kantonalen Richtplans aufzunehmen. Zum heutigen Zeitpunkt sind die Voraussetzungen dafür jedoch nicht gegeben. Das Richtplanverfahren kann erst aufgenommen werden, wenn die erforderlichen Grundlagen vorliegen und alle betriebsnotwendigen Bestandteile im Sachplan festgesetzt sind.

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



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli