



PROTOKOLL GEMEINDERAT KLOTEN

07.05.2024 Beschluss Nr. 77-2024 Interpellation 9332; Sandra Eberhard, SVP; Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen; Beantwortung / Stellungnahme

0.5.4 Parlamentarische Vorstösse

Interpellation; Sandra Eberhard, SVP; Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen; Beantwortung / Stellungnahme

Interpellation

Am 1. Februar 2024 reichte Sandra Eberhard (SVP) und Mitunterzeichner/innen folgende Interpellation ein:

Gemäss Schätzungen des Bundesamtes für Strassen und des Bundesamtes für Raumentwicklung geht man davon aus, dass das Güterverkehrsaufkommen in der Schweiz bis 2050 um bis zu 31% zunehmen wird. Die heutigen Verkehrswege können dieses Wachstum allein nicht auffangen und ein unlimitierter Ausbau der Transport-Infrastrukturen sei nicht möglich. Deshalb sind neue Wege zur Versorgung der urbanen Zentren gesucht. Die cargo sous terrain (fortfolgend cst) bietet eine Lösung mit einer Infrastruktur ausschliesslich für den Güterverkehr und soll Schiene und Strasse an kritischen Punkten entlasten. Aktuell plant die cst die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich. Ein Hub mit Zugang zum unterirdischen System zur oberirdischen Be- und Entladung der Fahrzeuge soll dabei in Opfikon mit dem Standort beim Mövenpick neben der Autobahn entstehen (Grenzgebiet zu Kloten).

Daher stelle ich dem Stadtrat folgende Fragen:

1. *Wurde die Stadt Kloten angefragt ob ein Hub auf Klotener Boden realisiert werden kann und welche Argumentation dafür oder dagegen hat der Stadtrat beschlossen?*
2. *Wie weit ist die Planung in Opfikon schon fortgeschritten und wie realistisch ist die Umsetzung am Standort in Opfikon (Zeithorizont)? Ist der Standort bereits im Richtplan von Opfikon aufgenommen?*
3. *Wie sieht die Grobverteilung-Verkehrsplanung des Bundes und der cst mit der Stadt Opfikon aus? Ist in diesem Zusammenhang eine eigene Aus- und Einfahrt der Autobahn direkt zum Hub Gelände realisierbar?*
4. *Wie sieht die Feinverteilung-Verkehrsplanung auf Klotener Boden aus? Ist das Vorhandensein einer solchen Planung massgebend oder zumindest nötig für die Bewilligung des Hubs?*
5. *Was sind die möglichen Konsequenzen auf dem Klotener Strassennetz im Zusammenhang mit der Feinverteilung der Güter auf dem Strassennetz und auch mit der Anbindung an Schiene und Luftfracht (insbesondere Flughafenstrasse und Schaffhauserstrasse)? Bitte zusätzlich auch im Zusammenhang mit dem überregionalen Transitverkehr durch Kloten, der Glattalbahn Linienführung und der zusätzlichen Verdichtung der Quartiere in Kloten aufzeigen.*
6. *Ab wann wird die Weiterführung der cst Strecke von Opfikon nach St. Gallen geplant und realisiert, damit das Klotener Gebiet und insbesondere das Autobahnssystem von der Grobverteilung in die Ostschweiz entlastet wird?*

Der Stadtrat hat an der Gemeinderatssitzung vom 5. März 2024 die Begründung zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat beantwortet die Interpellation bis spätestens z.H. der Gemeinderatssitzung vom 2. April 2024 schriftlich.

Beantwortung

Der Stadtrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. Wurde die Stadt Kloten angefragt ob ein Hub auf Klotener Boden realisiert werden kann und welche Argumentation dafür oder dagegen hat der Stadtrat beschlossen?

Die ersten Kontakte mit cargo sous terrain (cst) erfolgten 2021 im Rahmen der Zusammenarbeit Airport City (Kloten, Opfikon, Rümlang). Damals wurden erst Optionen für die Platzierung der Hub's aufgezeigt. Am 24. August 2023 erfolgte ein gemeinsamer Informationsanlass mit cst, der Stadt Kloten, dem Flughafen, Opfikon und Rümlang. Damals haben Vertreter der Politik und Behörde der Stadt Kloten darauf hingewiesen, dass der Hub Opfikon ungeeignet ist. Denn er wird über Jahrzehnte den Güterverkehr über das verkehrlich hochbelastete Gebiet rund um den Flughafen intensivieren. Den Hub Zürich-Flughafen hingegen sieht die Stadt als sinnvoll an.

Der geplante Hub Zürich-Flughafen liegt nur zu einem kleinen Teil auf Klotener Boden. Die betroffenen Parzellen gehören dabei nicht der Stadt Kloten sondern Privaten (Priora) und dem Flughafen. Es gibt deshalb bisher auch keine offizielle Anfrage von cst an die Stadt Kloten diesbezüglich.

Der Stadtrat wurde nie offiziell angefragt ob ein Hub auf Klotener Boden realisiert werden kann, weshalb es dazu kein Stadtratsgeschäft gegeben hat.

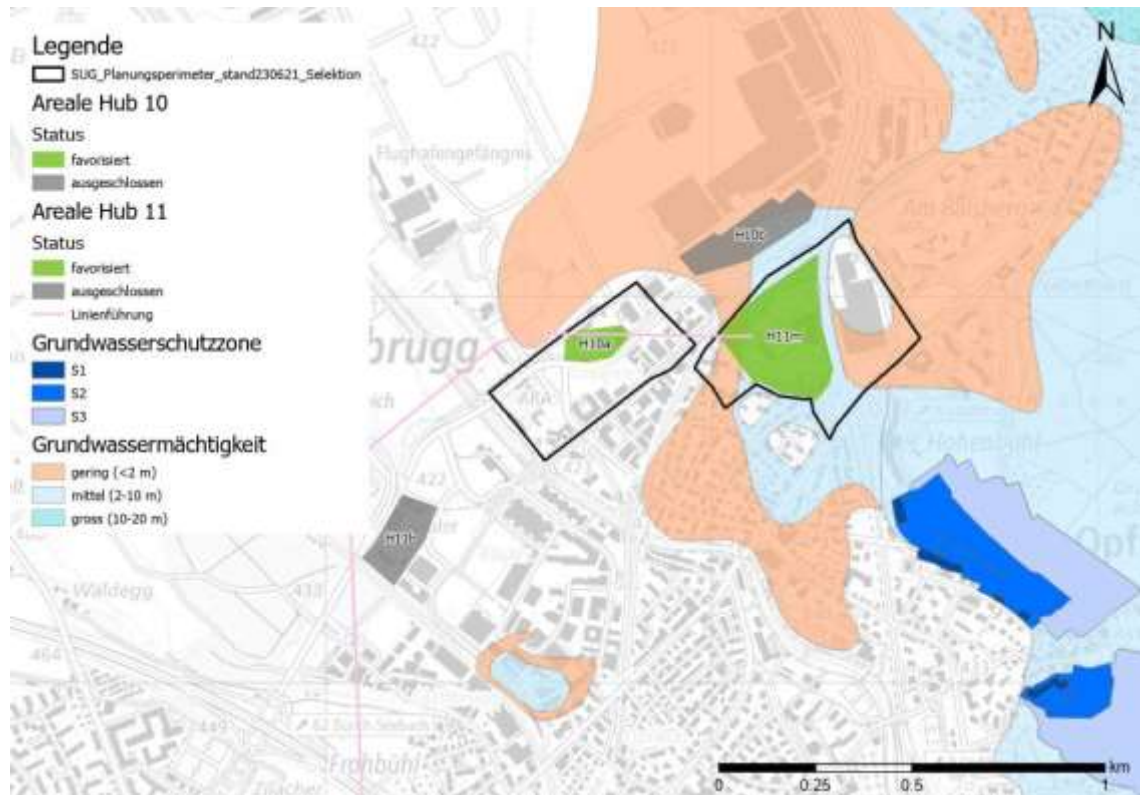


Abbildung 1: Karte zu Standortempfehlung Hub 10 Zürich-Flughafen und Hub 11 Opfikon (Erläuterungsbericht zum Sachplan Unterirdischer Güterverkehr SUG, 19.12.2022, S. 82)

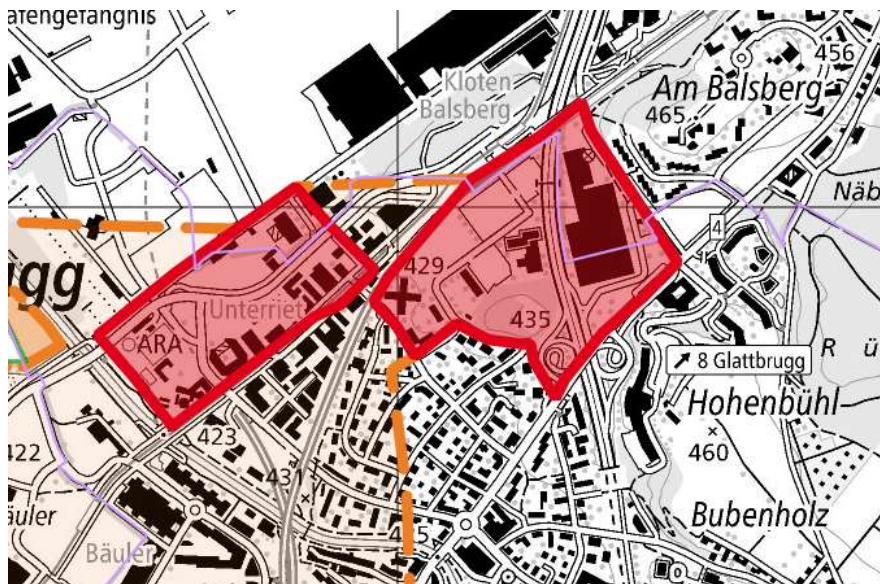


Abbildung 2: Perimeter Hub 10 Zürich-Flughafen und Hub 11 Opfikon, violett eingezeichnet ist die Gemeindegrenze Kloten/Opfikon (www.map.geo.admin.ch, abgerufen am 16.03.2024)

2. Wie weit ist die Planung in Opfikon schon fortgeschritten und wie realistisch ist die Umsetzung am Standort in Opfikon (Zeithorizont)? Ist der Standort bereits im Richtplan von Opfikon aufgenommen?

Die Stadt Opfikon hat auf obige Frage folgendes geantwortet: "Grundsätzlich ist die Planung von Seiten cst weit fortgeschritten, sie haben sich sowohl Gedanken zu technischen, verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten des Projekts gemacht und diese in einem Zielbild festgehalten. In dem Zuge wurde auch Piora als Grundeigentümerin einbezogen. Es sind jedoch weitere intensivere Abklärungen zu machen. In Opfikon ist das cst Projekt bisher nicht im kommunalen Richtplan eingetragen".

Das Genehmigungsverfahren des Projekts cargo sous terrain sieht vor, dass in folgenden Planungsinstrumenten Anpassungen erfolgen müssen:

- Stufe Bund – Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport
- Kantonaler Richtplan
- Zur Genehmigung des Projekts wird ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) erfolgen. Die Plangenehmigung für den Bau und Betrieb des Tunnels und der Hubs mit allen baunotwendigen Anlagen sowie die projektspezifischen Materialbewirtschaftungsstandorte werden durch den Bund erteilt (Abbildung 1).
- Die Abstimmung im lokalen Umfeld der Hubs, insbesondere betreffend einer ausreichenden Ausgestaltung des bestehenden Verkehrsnetzes sowie die Festlegung und Bewilligung allfälliger oberflächlich angeschlossener Nebenanlagen obliegt den Kantonen bzw. den Gemeinden. Die Zuständigkeiten sind in Abbildung 3 dargestellt. (vgl. S. 7 Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport).

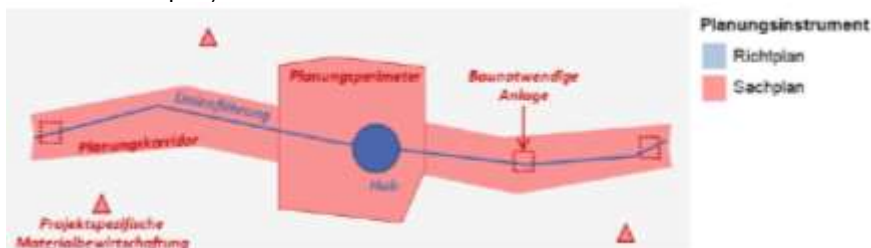


Abbildung 3: Anlagen für den unterirdischen Gütertransport mit dem dazugehörigen Planungsinstrument (Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) vom 1. Februar 2024, Abbildung 1).

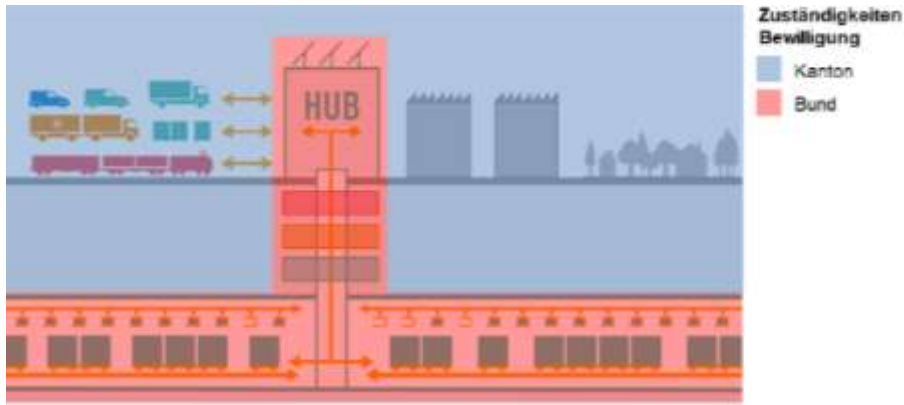


Abbildung 4: Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund – Kantone im Plangenehmigungsverfahren (Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) vom 1. Februar 2024, Abbildung 2).

Da der Zeitplan des Projekts sehr dicht ist, erfolgen gewisse Anpassungen von Planungsinstrumenten zeitgleich (Sachplan Verkehr und Anpassung kantonaler Richtplan). Da mit dem Plangenehmigungsverfahren die gesamte Genehmigung erfolgen wird, braucht es für das Projekt keinen Eintrag im kommunalen Richtplan. Zurzeit läuft die Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport. Die Stellungnahmen von Seiten der betroffenen Gemeinden müssen bis am 19. April 2024 an das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich eingereicht werden. Sollte die Genehmigung des Sachplans Verkehr reibungslos verlaufen, so ist geplant, dass mit der nächsten regulären Anpassung des kantonalen Richtplans des Kantons Zürich, die Inhalte betreffs unterirdischem Gütertransport aufgenommen werden. Voraussichtlich kommt die nächste Anpassung des kantonalen Richtplans gegen Ende 2024 zu den Gemeinden in die Vernehmlassung.

Je nach Stand der Koordination von Planungen sind diese mit Bezug auf die Abstimmungsanweisungen in den kantonalen Richtplänen zu unterscheiden in folgende Koordinationsstände (Leitfaden für die Richtplanung, Richtlinien nach Art. 8 RPV, Bundesamt für Raumplanung, 1997, S. 66):

- Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind (Festsetzungen);
- Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, bezüglich derer aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können (Zwischenergebnisse);
- noch nicht abstimmungsreife oder generelle Vorstellungen zu Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben werden (Vororientierung).

Im Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport sind die Planungssperimeter der Hubs Zürich-Flughafen und Opfikon in den Koordinationsständen als Festsetzung definiert. Aus Sicht Kloten sind diese Koordinationsstände anzuzweifeln, denn die Auswirkungen und vor allem die Lösungsvorschläge für die durch den cst lokal verursachten Mehrbelastungen des Verkehrsnetzes, sind noch nicht aufgezeigt. Der Koordinationsstand Festsetzung kann erst erteilt werden, wenn die wesentlichen räumlichen Auswirkungen eines Projekts abgestimmt sind. Dies ist bei den Hubs Opfikon und Hub Zürich-Flughafen nicht der Fall.

3. *Wie sieht die Grobverteilung-Verkehrsplanung des Bundes und der cst mit der Stadt Opfikon aus? Ist in diesem Zusammenhang eine eigene Aus- und Einfahrt der Autobahn direkt zum Hub Gelände realisierbar?*

Die Stadt Opfikon hat auf obige Frage folgendes geantwortet: "Der jetzige Projektstand umfasst einen direkten Autobahnanschluss zur Erschliessung des cst Hubs Opfikon. Vermutlich ist dieser grundsätzlich umsetzbar, bedarf jedoch vieler Abklärungen, Bewilligungen, etc. Definitive und konkrete Aussagen dazu sind zurzeit nicht möglich".



Abbildung 5: Standort und Erschliessung des CST-Hubs Terminal Flughafen Zürich Kloten auf dem Piora-Areal (cst-Haupthub Zürich-Nord, Verkehrsbericht vom 1. September 2023, Abbildung 2).

Aus dem Verkehrsbericht zum Terminal Flughafen Zürich Kloten (Abbildung 6) ist erkennbar, dass die Flughafenautobahn zwar entlastet wird, die nachgeordneten Strassen (insbesondere die Flughafenstrasse und die Riethofstrasse) aber stärker belastet werden, wobei der Anteil an Schwerverkehr in der Prognose 2030 stark ansteigt (+36%).

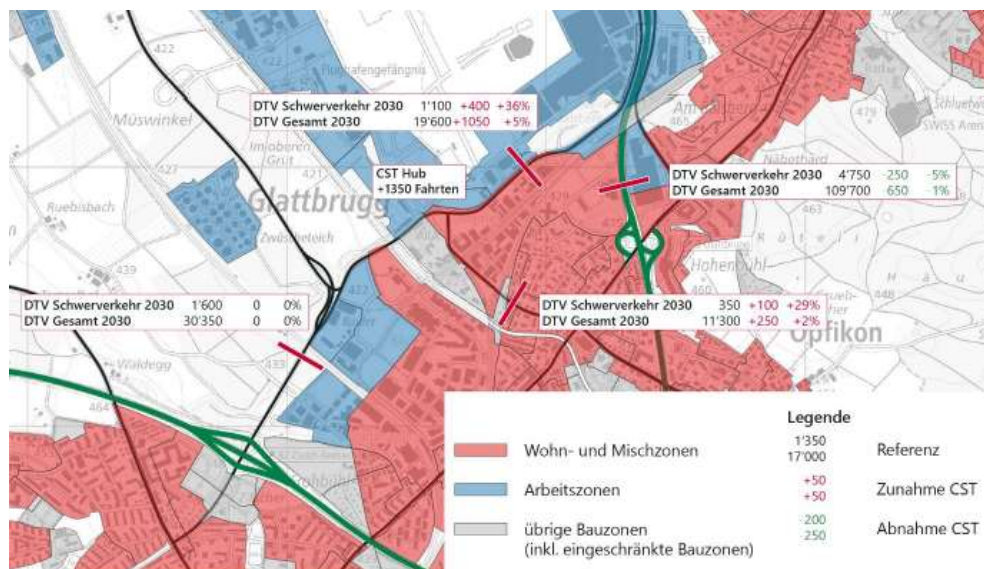


Abbildung 6: Verkehrsbericht zum cst-Terminal Flughafen Zürich Kloten (cst-Terminal Flughafen Zürich Kloten, Verkehrsbericht vom 1. September 2023, Abbildung 1)

Aus der Abbildung 7 sind die Auswirkungen des CST-Terminals Flughafen Zürich Kloten ersichtlich: Die Verkehrsbelastung nimmt zwischen Hub und den heutigen Quell-/Zielorten der Citylogistik Opfikon und Kloten zu. Und zwar im Bereich Schwerverkehr um +29%, im DTV Gesamt ist eine Steigerung um +2% prognostiziert. Auf der Autobahn in/aus Richtung Zürich/Bern und zwischen den Anschlüssen und den heutigen Quell-/Zielorten der Citylogistik Opfikon und Kloten nimmt der Verkehr ab. Auf den restlichen Strassenabschnitten ist keine spürbare Veränderung zu verzeichnen.



Abbildung 6: Verkehrsbericht zum cst-Hub Zürich-Nord (cst-Haupthub Zürich-Nord, Verkehrsbericht vom 1. September 2023, Abbildung 1).

Leider enthalten die Verkehrsberichte räumlich nur eine sehr beschränkte Sicht auf die Auswirkungen. Insbesondere werden die Auswirkungen auf das umliegende kommunale Verkehrsnetz oder gar Lenkungsmassnahmen nicht thematisiert. Ebenso ist unklar, ob z.B. der Verkehr des zukünftigen Parkhauses "Oberhau" (vgl. Beschluss Nr. 2494 Gemeinderat über den Verkauf des Waldgrundstücks vom 6. Juni 2020) in den Verkehrsüberlegungen berücksichtigt worden ist und zu welchen Zeiten der Mehrverkehr zu erwarten ist (Morgenspitze, Abendspitze?).

4. Wie sieht die Feinverteilung-Verkehrsplanung auf Klotener Boden aus? Ist das Vorhandensein einer solchen Planung massgebend oder zumindest nötig für die Bewilligung des Hubs?

Eine Feinverteilungs-Verkehrsplanung für den Perimeter der Stadt Kloten liegt noch nicht vor. Dies kann von der Stadt Kloten im Rahmen der Mitwirkungen zum Sachplan, dem kantonalen Richtplan und zum PGV eingebracht werden. Der Richtplan muss aufzeigen, dass das System "Kanton" funktioniert. Ein Eintrag als Festsetzung ist nur möglich, wenn aufgezeigt werden kann, dass die Verkehrswege weiterhin funktionstüchtig sind.

Im Planungsbericht vom 19. Dezember 2022 wird im Kapitel 3.9.4 zum Thema "City Logistik" folgendes ausgeführt:

Die cst-City-Logistik ist integrierter Teil des cst-Gesamtsystems und wird für die lokale Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile innerhalb der Städte eingesetzt. Die Ver- und Entsorgung der Stadt Zürich liegt im Fokus der 1. Teilstrecke von cst. Sie erfolgt unter dem Staugürtel hindurch im cst-Tunnel und wird ausgehend von drei zentralen Hubs im Stadtgebiet verkehrsoptimiert durchgeführt. Die digital gestützte Sortier- und Bündelungsfähigkeit des Tunnels wird genutzt, damit Güter unterschiedlicher Herkunft gebündelt für eine effiziente Feinverteilung innerhalb der Stadt am jeweiligen Hub ankommen. Dies bedeutet vorhersehbare und pünktliche Ankunft, optimale Streckenführung, keine Überkapazitäten, Minimierung der Fahrten, Emissionsfreiheit und wirtschaftliche Logistik. Um dieses Ziel zu erreichen, benötigt cst zwingend drei verkehrsoptimal gelegene Hubs in der Stadt Zürich sowie eine nachhaltigen und wesensgerecht einsetzbare Fahrzeugflotte. In der City-Logistik bewegt cst palettierte Güter und konsolidierte Pakete, welche über den cst-Tunnel angeliefert werden. Die palettierten Güter (Stückgut) werden (grösstenteils mit Partnerfirmen) verkehrsoptimiert für alle Kunden feinverteilt und die konsolidierten Pakettlieferungen werden an Partnerfirmen für Sortierung und Feinverteilung übergeben.

Eine wissenschaftliche Studie der ZHAW hat aufgezeigt, dass der cst-Tunnel und die höhere Auslastung bei der konsolidierten Feinverteilung die Stadt Zürich verkehrlich stark entlastet: Gemessen an der Fahrleistung von Lastwagen werden pro Tag 6276 km oder 25% eingespart. Bei den Lastenzügen bedeutet dies eine minimale Erhöhung um 124 km oder 2%. Die positiven Effekte vergrössern sich durch den Vollausbau und mit der Zeit. So ist für das Jahr 2050 bei Vollausbau von Einsparungen bei den Lastwagen von 6641 km oder 23% auszugehen, während bei den Lastenzügen 624 km oder 7.5% eingespart werden können.

Die Ausführungen zur Verkehrsreduktion für die "letzte Meile" infolge der koordinierten Verteilung lassen erhoffen, dass in der "City Logistik" sogar eine Entlastung erreicht werden könnte. Wie genau dies erfolgen soll und welche Annahmen getroffen worden sind, bleiben die aktuell zur Verfügung stehenden Unterlagen allerdings noch schuldig.

5. *Was sind die möglichen Konsequenzen auf dem Klotener Strassennetz im Zusammenhang mit der Feinverteilung der Güter auf dem Strassennetz und auch mit der Anbindung an Schiene und Luftfracht (insbesondere Flughafenstrasse und Schaffhauserstrasse)? Bitte zusätzlich auch im Zusammenhang mit dem überregionalen Transitverkehr durch Kloten, der Glattalbahn Linienführung und der zusätzlichen Verdichtung der Quartiere in Kloten aufzeigen.*

Untersuchungen diesbezüglich sind noch nicht vorhanden. In den Mitwirkungen bei den Planungsinstrumenten kann von der Stadt Kloten rückgemeldet werden, dass dies untersucht werden soll.

6. *Ab wann wird die Weiterführung der cst Strecke von Opfikon nach St. Gallen geplant und realisiert, damit das Klotener Gebiet und insbesondere das Autobahnssystem von der Grobverteilung in die Ostschweiz entlastet wird?*

De facto ist es so, dass von Opfikon keine Weiterführung Richtung Ostschweiz geplant ist. Der Hub Opfikon wird auch langfristig "nur" der Feinverteilung der Region dienen. Die Weiterführung von cst in die Ostschweiz ist weiter südlich geplant, via Dübendorf. Laut cst gilt dabei folgender Zeitplan: *Welche Strecken nach der 1. Teilstrecke (Gäu bis Zürich-Flughafen) als nächste ausgebaut werden, ist im Detail noch nicht bestimmt. Gegenwärtig läuft die Prüfung der Ausbauoptionen für die weiteren Teilstücke. Klar ist, dass cst bis 2045 das gesamte Netz nördlich der Alpen errichten will. Das bedingt eine zeitnahe Planung der entsprechenden Strecken.* cst hat im Sachplan die möglichen Hubstandorte evaluiert und Empfehlungen abgegeben, welche in einer nächsten Planungsphase weiterverfolgt werden. Mit der Veröffentlichung der Sachplanunterlagen erfolgt die Diskussion über die vorgelegten Pläne. Der Hub Opfikon sorgt für den Ein- und Ausgang der Warenströme Richtung Osten. Er dient auch der Erschliessung und Versorgung der Flughafengemeinden (Kloten, Opfikon, Rümlang) und des Zürcher Unterlandes. Die beiden Hubstandorte Flughafen und Opfikon werden aktuell auf ihre Eignung vertieft geprüft, eine mögliche Zusammenfassung und Optimierung hin zu einem Standort ist Teil dieser Prüfung. Der Flughafen wird in jedem Fall mit einem CST-Terminal angebunden, gemäss Rückmeldung cst. Aufgrund der Rückmeldungen von Kantonen und Gemeinden, aber auch Gruppierungen und Privatpersonen wird cst die Pläne nochmals überarbeiten. Dabei werden auch die Hubstandorte mit Blick auf die eingegangenen Rückmeldungen nochmals angeschaut.

Beschluss Stadtrat:

1. Der Stadtrat genehmigt die Antwort zur Interpellation betreffs Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen. Er bittet die Interpellantin um Kenntnisnahme.

Beschluss:

Die Antwort zur Interpellation betreffs Teilstrecke cargo sous terrain; Hub und Verkehrsaufkommen wird zur Kenntnis genommen und die Interpellation stillschweigend abgeschrieben.

Mitteilung an:

- Interpellantin GR Sandra Eberhard
- Gemeinderat
- Stadtpräsident
- Bereichsleiterin Lebensraum

Für getreuen Auszug:



Jacqueline Tanner
Ratssekretärin

Versandt: 07. Mai 2024