



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 092-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.161

Eingereicht am: 04.06.2021

Fraktionsvorstoss: Ja
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: FDP (Haudenschild, Niederbipp) (Sprecher/in)
Dütschler (Hünibach, FDP)
Costa (Langenthal, FDP)
Arn (Muri b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 10.06.2021

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

Cargo sous terrain (CST) nach Bern/Thun

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Das Projekt «Cargo sous terrain» (CST) ist ab sofort durch den Kanton proaktiv zu begleiten.
2. Es sind gesetzliche Rahmenbedingungen und Grundlagen für die CST-Hubs zu schaffen, damit die genauen Standorte und die Streckenführung mit dem vorgesehenen Sachplanverfahren in enger Abstimmung mit dem Bund und unter Einbezug von Gemeinden und Bevölkerung bestimmt werden können.
3. Die Gemeinden/Städte werden bei der verkehrstechnischen Erschliessung durch den Kanton Bern unterstützt.

Begründung:

Cargo sous terrain ist ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter und ist eine privatwirtschaftliche Initiative. Für den Bau der Infrastruktur und den Betrieb der Tunnels werden keine Subventionen eingesetzt. Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Oberirdisch verteilt CST die transportierten Güter in umweltschonenden Fahrzeugen und leistet damit einen Beitrag zur Reduktion des Verkehrs, der Lärm- und CO₂-Emissionen. Die erste Teilstrecke verbindet ab 2031 den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich. Bis 2045 erfolgt der Bau der restlichen Abschnitte. CST eignet sich sowohl für die Versorgung als auch für die Entsorgung (Abfall, Recycling). Der Strom für den Betrieb des Systems stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien.¹

¹ Quellennachweis: <https://www.cst.ch/was-ist-cst>

Ab 2026 soll das erste Teilstück von Zürich nach Egerkingen gebaut werden. In Planung ist ein Nebenast nach Niederbipp. Interessant ist da ein sich entwickelnder Pharma-Cluster mit den schon angesiedelten Pharma-Dienstleistern Galexis (Galenica) und Voigt. Die Inbetriebnahme soll 2031 erfolgen. Die Planung ist weitestgehend abgeschlossen und die nötigen gesetzlichen Anpassungen sind gemacht. Die Finanzierung ist so gut wie gesichert.

Die weiteren Etappen sind bereits in Abklärung. Dabei steht eine Weiterführung nach Bern in Konkurrenz mit dem Teilstück Lausanne-Genf. Die Projektentwickler spüren mehr «Entgegenkommen» in der Region Lausanne/Genf als in Bern. Die Berner zeigen sich zwar interessiert, aber das Feuer scheint nicht zu brennen.

CST von Zürich nach Egerkingen bringt dem Kanton Bern noch nicht viel. Die Güter würden in Egerkingen wieder auf der Strasse landen. Eine Weiterführung nach Bern würde das Autobahnteilstück Egerkingen bis Bern, das heute täglich an der Belastungsgrenze ist, stark entlasten. In Niederbipp ist noch ein ESP «Stockmatte», der bis heute nicht weiterentwickelt werden konnte, weil sich die Bürgerinnen und Bürger am Jurasüdfuss zu Recht gegen noch mehr Verkehr wehren. Wichtige Projekte wie beispielsweise die Schlachtereie Bell sind bei der Umzonung an der Gemeindeversammlung gescheitert. In Stosszeiten sind sämtliche Strassen auch in den Wohnquartieren verstopft, da sich die Autofahrer Ausweichrouten suchen.

Begründung der Dringlichkeit: Die Dringlichkeit ist erforderlich, weil CST zurzeit in Verhandlungen darüber ist, welche Streckenabschnitte prioritär gebaut werden sollen und welche terminlich zurückgestellt werden. Es ist für die Region Mittelland von hoher Bedeutung, dass die Linie nicht im Oberaargau endet, sondern via Bern an den Genfersee weitergebaut wird. Sonst werden die Güter aus dem Tunnel wieder auf der Strasse durch das Berner Mittelland transportiert.

Verteiler
– Grosser Rat