



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.: 1171/2021 vom 20. Oktober 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

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 Schlachtereier 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.

Antwort des Regierungsrates

Aufgrund des stetigen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nimmt der Verkehr sowohl im Personen- wie auch im Gütertransport laufend zu. Dieser Trend besteht unabhängig von der Corona-Pandemie. Gleichzeitig gebieten der haushälterische Umgang mit der knappen Ressource Boden und die Förderung nach innerer Verdichtung, dass die Verkehrsflächen insgesamt nicht mehr wachsen und effizienter genutzt werden sollten. Die Idee, die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern mittels Ausweichen in die dritte Dimension unter den Boden langfristig sicherzustellen, hält der Regierungsrat für interessant und prüfenswert. Ein System für den unterirdischen Gütertransport wie Cargo Sous Terrain (CST) kann längerfristig eine sinnvolle Lösung darstellen.

Auf Bundesebene beraten die Räte aktuell den Entwurf des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG)². Dieser sieht vor, dass die Hubs und die dafür notwendige Infrastruktur in einem Plangenehmigungsverfahren des Bundes bewilligt werden. Die Standortfestlegung soll im Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport und in den kantonalen Richtplänen erfolgen. Das erste Teilstück von CST soll zwischen Neuendorf und Zürich realisiert werden.

Aufgrund der notwendigen überkantonalen Abstimmung und der Bedeutung für den Kanton Bern im Hinblick auf die Weiterentwicklung von CST in Richtung Westen wird das Projekt bereits seit mehreren Jahren aktiv durch den Kanton Bern begleitet. Die Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion hat bereits in einer frühen Phase des Projektes (2015) einen Förderbeitrag an CST geleistet und ist dem damaligen Förderverein beigetreten. Die Bau- und Verkehrsdirektion hat im Rahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz in einer Arbeitsgruppe zu den Auswirkungen von CST auf das lokale und regionale Strassennetz mitgearbeitet. Die Direktion für Inneres und Justiz begleitet die aktuellen Fragen rund um das Sach- und Richtplanverfahren und ist auf Stufe Regierungsrätin in der künftigen politischen Steuerungskoordination des Bundes vorgesehen. Gemeinden, Bevölkerung und weitere betroffene Akteure

² vgl. BBl 2020 8901 - Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) (Entwurf) (admin.ch),

werden im Rahmen der im 2022 geplanten Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil unterirdischer Gütertransport durch den Kanton einbezogen.

Aus Sicht des Regierungsrats muss der Staat die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein solches Projekt setzen. Das ist mit der Gesetzgebung auf Bundesebene gegeben. Darüber hinaus sollen die Wirtschaftsakteure die auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Standorte bestimmen.

Zu den konkreten Anträgen nimmt der Regierungsrat folgendermassen Stellung:

1. Der Regierungsrat ist bereit, das Projekt zusammen mit den verantwortlichen Bundestellen weiterhin aktiv zu begleiten. Er ist auch bereit, die Auswirkungen der Verlängerung des Korridors nach Bern bzw. Thun auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft zu prüfen. Dazu ist eine entsprechende Abklärung durch das Amt für Wirtschaft unter Einbezug weiterer kantonaler Stellen vorgesehen.
2. Tritt das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport wie geplant 2022 in Kraft, werden die Hubs und die dafür notwendige Infrastruktur in einem Plangenehmigungsverfahren des Bundes bewilligt (Art. 9 Entwurf UGüTG). Die Standortfestlegung erfolgt im Sachplanverfahren des Bundes. Die Kantone nehmen danach die raumplanerische Verankerung im Richtplanverfahren vor (Art. 7 Entwurf UGüTG). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 9 Abs. 4 Entwurf UGüTG); kantonale Konzessionen, Bewilligungen und Pläne sind grundsätzlich nicht erforderlich (Art. 9 Abs. 5 Entwurf UGüTG). Die gesetzlichen Voraussetzungen für allfällige weitere Bewilligungen oder planerische Grundlagen betreffend die Infrastruktur auf kantonaler oder kommunaler Ebene sind bereits heute im kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltrecht vorhanden. Das betrifft beispielsweise die Anpassung eines Nutzungsplans oder die Schaffung eines Sondernutzungsplans bzw. einer Überbauungsordnung. Dem Anliegen der Motionäre wird mit dem geplanten Bundesgesetz Rechnung getragen.
3. Der Regierungsrat wird die Gemeinden und Städte zum gegebenen Zeitpunkt im Rahmen der kantonalen Aufgaben bei den notwendigen Planungsarbeiten und der verkehrstechnischen Erschliessung bedarfsgerecht unterstützen.

In diesem Sinn beantragt der Regierungsrat die Motion zur Annahme.

Verteiler

– Grosser Rat