

Datum: 18. April 2024

Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 16. Februar 2024 wurde die ZPL eingeladen, im Rahmen der Anhörung des Sachplan Verkehrs, Teil Unterirdischer Gütertransport Stellung zu nehmen. Die Eingabefrist für eine Rückmeldung dauert bis zum 19. April 2024. Der Vorstand der ZPL hat das Geschäft an der Vorstandssitzung vom 10. April 2024 beraten und dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Ausgangslage

Das private Unternehmen Cargo sous terrain (CST) plant den Bau eines unterirdischen, privatwirtschaftlich finanzierten und vollständig automatisiertem Logistiksystems durch das Mittelland. Die erste Etappe betrifft den Streckenabschnitt zwischen Härkingen (Kanton Solothurn) und Zürich.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat gemeinsam mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), gemäss dem Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (Art. 7 Abs. UGüTG), einen Entwurf für den Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG) im Sachplan Verkehr erarbeitet. Dieser ist ein neuer Teil des Sachplans Verkehr, im Sinne von Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG). Im Konzeptteil werden die wichtigsten Ziele des SUG sowie die Art und Weise, wie diese mit den raumplanerischen Zielen und Instrumenten in Einklang gebracht werden können, dargelegt. Vier Objektblättern befassen sich mit der räumlichen Abstimmung des Vorhabens. Der auf den Kanton Zürich entfallende Streckenabschnitt ist im Objektblatt OB 1.1 Zürich - Limmattal geregelt.

Von den Festlegungen im SUG sind im Limmattal die Gemeinden Dietikon, Urdorf, Birmensdorf und Uitikon betroffen.

Das Amt für Raumentwicklung lädt die Region zur Stellungnahme ein und bittet darum, die folgenden Fragen im Rahmen der Stellungnahme zu beantworten:

- Sind die vom Bund zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Sachplan unterirdischer Gütertransport (SUG) und zum Projekt Cargo Sous Terrain (CST) nachvollziehbar und verständlich?
- Wie beurteilen Sie die vom Bund vorgeschlagenen Koordinationsstände der Einträge im SUG, die Ihre Gemeinde betreffen? Sind diese für Sie verständlich und können Sie die Konsequenzen daraus für Ihre Gemeinde ableiten?
- Welche Auswirkungen haben die Einträge bzw. das Projekt für Ihre Gemeinde (insbesondere in Bezug auf Siedlung und Verkehr)?
- Haben Sie weitere Bemerkungen?

Inhalt der Vorlage

Die Planung des unterirdischen Gütertransportes liegt im planerischen Kompetenzbereich des Bundes. Dieser legt Planungskorridore sowie Planungssperimeter der oberirdischen Lager- und Umschlagsanlagen und der übrigen betriebsnotwendigen Anlagen (Hubs) fest. Hubs werden als oberirdische nutzerseitige Infrastruktur, in der zu verladende Ware bereitgestellt oder direkt angeliefert wird, definiert. Sie bilden die Bindeglieder zwischen den Verkehrsträgern Strasse, Schiene und Luft einerseits und der unterirdischen Anlage für den Gütertransport andererseits. In Tabelle 1 und mit Abbildung 1 werden die Anlagen des SUG beschrieben und aufgezeigt, in welchen Planungsinstrument sie präzisiert werden. Alle Anlagen sind behörden- und nicht grundeigentümergebunden.

Tabelle 1: Anlagen für den unterirdischen Gütertransport mit dem dazugehörigen Planungsinstrument

Überschrift	Beschreibung	Planungs-instrument
Planungskorridor	Raum, innerhalb dessen die unterirdische Linienführung des Transportsystems definiert werden kann.	Sachplan
Linienführung	Konkretisierung der Lage der unterirdischen Transport- und Schachtanlagen innerhalb des Planungskorridors. Entlang der Linienführung kann ein Hub als direkter Zugang zum unterirdischen Transportsystem definiert werden.	Richtplan
Planungssperimeter Hub	Räume, in welchen die direkt an die Linienführung angeschlossenen Hubs definiert werden können.	Sachplan
Hub	Ein Hub umfasst Lager- und Umschlagsanlagen sowie alle weiteren betriebsnotwendigen Anlagen. Er ist mittels eines Schachts mit einer Förderanlage direkt an die unterirdische Transportanlage angeschlossen. Der Hub ist die oberirdische nutzerseitige Infrastruktur, in der zu verladende Ware bereitgestellt oder direkt angeliefert wird. Er bildet das Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Strasse, Schiene und Luft und der unterirdischen Gütertransportanlage. Als Hub gelten auch Anlagen oder Anlagenteile mit Hubfunktion, die oberirdisch mit der Schachtförderanlage verbunden sind.	Richtplan
Baunotwendige Anlage (inkl. permanente Unterhaltsstellen)	Bauten und Anlagen zur Erstellung des Tunnels und in der Betriebsphase als Zugang für Wartung, Rettung und zur Versorgung des Tunnels mit Elektrizität, Luft und Löschwasser. Dazu gehören Bauschächte, Zwischenanriffe, Installationsplätze, permanente Unterhaltsstellen und ihre jeweiligen Erschliessungen. Die einzelnen Begriffe sind im Glossar definiert.	Sachplan
Planungssperimeter projektspezifische Materialbewirtschaftungsstandorte	Spezifisch für die Materialbewirtschaftung benötigte Räume, welche nicht in den Deponieplanungen der Kantone enthalten sind.	Sachplan
Nicht projektspezifische Materialbewirtschaftungsstandorte	Bestehende Abfallanlagen mit kantonaler Betriebsbewilligung, die für die Entsorgung von Abfällen aus dem Projekt von Cargo sous terrain (CST) genutzt werden sollen.	Richtplan

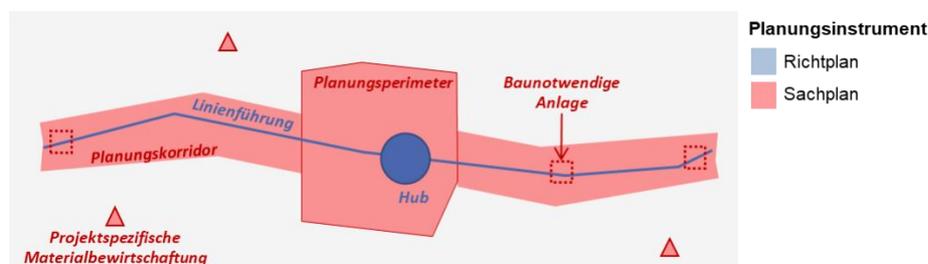


Abbildung 1: Anlagen für den unterirdischen Gütertransport

Es werden die Standorte der Hubs, sowie die Linienführung, im kantonalen Richtplan, in Abstimmung mit den Gemeinden, konkretisiert. Die anschliessende Plangenehmigung für den Bau und Betrieb des Tunnels und der Hubs, mit allen baunotwendigen Anlagen, wird durch den Bund erteilt. Der Sachplaneintrag dient die Basis für die Plangenehmigung.

Mit der vorliegenden Version des SUG setzt sich aus dem Konzeptteil und den Objektblättern zusammen. Mit ihm soll die erste Etappe des CST konkretisiert werden. Im Falle einer Erweiterung des Projekts muss der SUG angepasst werden.

Mit CST soll ein privatwirtschaftlich finanziertes, vollständig automatisiertes, unterirdisches Logistiksystem im Mittelland realisiert werden. Das System Cargo Sous Terrain ist eine neuartige unterirdische Gütertransportinfrastruktur für kleinteiligen Transport von palettierbaren Gütern des täglichen Bedarfs. Durch CST sollen u.a. die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen teilweise entlastet werden. Gleichzeitig muss mit einer punktuellen Mehrbelastung im Umfeld der Hubs gerechnet werden. Weiter sollen so die Zentren des Mittellands miteinander verbunden und die Zuverlässigkeit der Grundversorgung gesteigert werden. Die grösste Herausforderung ist dabei die Abstimmung mit bestehenden und zukünftigen Infrastrukturen im städtischen Kontext.

Die von CST durchgeführte Standortevaluation erfolgte iterativ. Da der Landverbrauch möglichst minimal sein soll, sollen die Hubs in bestehenden Bauzonen (Gewerbe- und Industriezonen) realisiert werden. Der Standort soll seiner Hauptfunktion (Sammel- oder Verteilhub) entsprechend erschlossen werden. Hubs mit vorwiegender Sammelfunktion sollen über einen nahegelegenen Nationalstrassenanschluss verfügen. Ein Bahnanschluss soll vorhanden, geplant oder einfach realisierbar sein.

Zur Umsetzung des Projektes soll CST den Kantonen ein City Logistik Konzept vorlegen, welches aufzeigt, dass mit CST eine Reduzierung des Güterverkehrs auf der Strasse, auf gewissen Strecken, erreicht werden kann. Die Umsetzung sieht einen stufenweisen Ausbau der Infrastruktur vor. Die erste Teilstrecke soll bis Ende 2031 in Betrieb genommen werden und rund 3.4 Milliarden Franken kosten. Die erste Teilstrecke führt aus dem Raum Zürich in den Raum Gäu (Neuendorf, Härkingen), ist rund 75 Kilometer lang und verfügt über 12 Hubs (Abbildung 2). Der Vollausbau soll bis 2045 abgeschlossen werden.

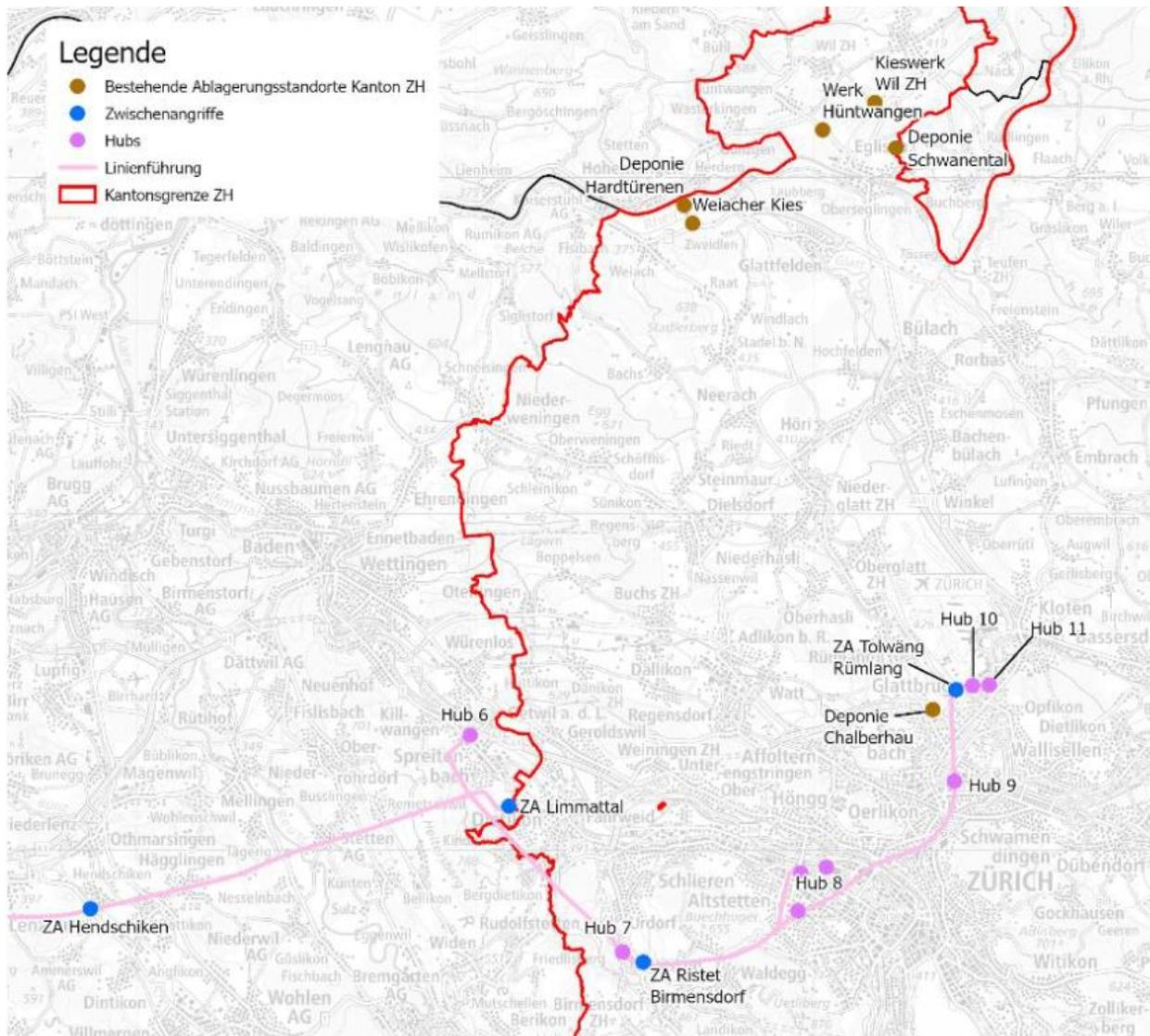


Abbildung 2: Identifizierte bestehende Ablagerungsstandorte im Kanton Zürich. Ebenfalls dargestellt sind die potenziellen Hubs und Zwischenangriffe

Für die erste Etappe ist eine Verbindung vom Gäu nach Zürich geplant. Entlang dieser unterirdischen Linienführung werden Planungsperimeter für die Hub-Standorte, die Zwischenangriffe / Unterhaltsstellen und Projektdeponien (Typ A) erschlossen.

9 Hub-Planungsperimeter

- Hub Urdorf
- Hub Zürich Albisrieden
- Hub Zürich Aussersihl Süd
- Hub Zürich Altstetten
- Hub Zürich Oerlikon
- Hub Zürich Flughafen
- Hub Opfikon
- Hub Dübendorf Hochbord
- Hub Dietlikon Industrie

3 Zwischenangriffe / Unterhaltsstellen (ZA/US)	– ZA/US Limmattal – ZS/US Birmensdorf – ZA/US Tolwäng Rümlang
1 Projektdeponie Typ A geplant	– Projektdeponie Vogel Birmensdorf

Für das Limmattal sind folgende 4 Anlagen von Relevanz:

Hub Urdorf

Koordinationsstand	Festsetzung
Vorhaben	Oberirdische Lager- und Umschlagsanlagen sowie übrige betriebsnotwendige Anlagen und Verkehrsflächen mit einem Flächenbedarf von ca. 15'000 m ² (CST Nutz- und Verkehrsflächen); primär zur Sammlung und regionalen Verteilung von Gütern. Die Anlage ist durch einen vertikalen Schacht mit der unterirdischen Gütertransportanlage verbunden.
Hinweise zu den Festlegungen	Der Planungssperimeter Hub Urdorf liegt im Gewässerschutzbereich Au. Nordöstlich des Perimeters befindet sich die Grundwasserschutzzone Badwies. Es werden Grundwasservorkommen von geringer bis mittlerer Grundwassermächtigkeit tangiert, deren Fliessrichtung von Südosten nach Nordwesten verläuft. Es sind keine Naturschutzzonen im Perimeter vorhanden. Bei den unversiegelten Flächen handelt es sich im Bereich des neuen Hubs hauptsächlich um unverbaute Bauzonen ohne schützenswerte Lebensräume gemäss NHV. Es wird jedoch eine kleinere Waldfläche vom Planungssperimeter tangiert.

ZA/US Limmattal

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Vorhaben	Zwischenangriff und Unterhaltsstelle mit einem temporären Flächenbedarf von ca. 32'000 m ² für den Tunnelbau mit einem Ausbruchvolumen von ca. 0.4 Mio. m ³ lose. Materialbewirtschaftung erfolgt über eine neue Verladeanlage mit Gleisanschluss am Rangierbahnhof Limmattal. Nach der Inbetriebnahme wird der Zugangsstollen als Unterhaltsstelle für Lüftung, Stromversorgung und Löschwasser genutzt. Der definitive Flächenbedarf beträgt ca. 5'000 m ² .
Hinweise zu den Festlegungen	Der Planungssperimeter ZA/US Limmattal liegt ausserhalb von Gewässerschutzbereichen und tangiert weder Grundwasservorkommen noch Oberflächengewässer. Bei den unversiegelten Flächen handelt es sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen, grösstenteils um Fruchtfolgeflächen (FFF). Waldflächen werden nicht tangiert. Bei den unversiegelten Flächen handelt es sich um unverbaute Bauzone oder Landwirtschaftsfläche ohne spezifische Flora und Fauna bzw. schützenswerter Lebensräume gemäss NHV. Die Beanspruchung während der Bauzeit ist temporär. Allfällige permanente

Beanspruchungen werden minimal gehalten und kompensiert. Für die Festsetzung muss stufengerecht dargelegt werden, dass die Realisierung der Anlage ohne Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden kann (Alternativenprüfung).

ZS/US Birmensdorf

Koordinationsstand	Festsetzung
Vorhaben	Zwischenangriff mit einem temporären Flächenbedarf von ca. 44'000 m ² für den Tunnelbau mit einem Ausbruchvolumen von 1.3 Mio. m ³ fest. Materialbewirtschaftung erfolgt über eine neue Verladeanlage mit Gleisanschluss und über eine Förderbandanlage zum Materialbewirtschaftungsstandort Vogel/Birmensdorf.
Hinweise zu den Festlegungen	<p>Der Planungssperimeter ZA/US Ristet Birmensdorf liegt im Gewässerschutzbereich Au. Es werden Grundwasservorkommen von geringer bis mittlerer Grundwassermächtigkeit tangiert, deren Fliessrichtung von Südosten nach Nordwesten erfolgt. Der Vogelsangbächli fliesst durch den Planungssperimeter. Im Perimeter liegen keine belasteten Standorte. Es sind ebenfalls keine Naturschutzzonen im Perimeter vorhanden. Es befinden sich jedoch Waldflächen und Fruchtfolgeflächen (FFF) im Planungssperimeter. Für den Zwischenangriff werden Fruchtfolgeflächen (FFF) und Wald tangiert.</p> <p>Bei den unversiegelten Flächen handelt es sich um unverbaute Industriezone oder Landwirtschaftsfläche voraussichtlich ohne geschützte Flora und Fauna bzw. schützenswerter Lebensräume gemäss NHV. Die Beanspruchung während der Bauzeit ist temporär. Allfällige permanente Beanspruchungen werden minimal gehalten und kompensiert.</p>

Projektdeponie Vogel Birmensdorf

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Vorhaben	Materialbewirtschaftungsstandort mit einem Flächenbedarf von ca. 187'000 m ² bzw. Ablagerung von ca. 1.2 Mio. m ³ fest. Der Materialbewirtschaftungsstandort wird über eine Förderbandanlage ab dem Planungssperimeter Urdorf.
Hinweise zu den Festlegungen	<p>Der Planungssperimeter der Projektdeponie Vogel Birmensdorf (Typ A) liegt im Gewässerschutzbereich Au. Die Grundwassermächtigkeit ist teilweise gering bis gross. Es werden Fruchtfolgeflächen (FFF) tangiert. Im Süden des Planungssperimeters liegt das Landschaftsschutzgebiet 104_3 Moränenwall Gloggenmas-Frühhofer-Risi. Die Naturschutzzonen, Trockenstandort und Waldstandorte Bahndamm Guet-Chli und der Trockenstandort Bahndamm Ristet liegen ebenfalls im Perimeter. Das Vogelsangbächli führt eingedolt durch den Planungssperimeter, und im Nordosten angrenzend an den Planungssperimeters fliesst der Chräbsbach. Die Ufervegetation entlang der Oberflächengewässer wird geschützt bzw. nicht tangiert. Für die Festsetzung muss stufengerecht dargelegt werden, dass die</p>

2. Wie beurteilen Sie die vom Bund vorgeschlagenen Koordinationsstände der Einträge im SUG, die Ihre Gemeinde betreffen? Sind diese für Sie verständlich und können Sie die Konsequenzen daraus für Ihre Gemeinde ableiten?

Der ZPL erschliesst sich nicht, warum ein Sachplan mit unterschiedlichen Koordinationsständen zur Anhörung übergeben wird. Die beigelegten Analysen zu den verkehrlichen Wirkungen haben aus Sicht der Region nur Gültigkeit, wenn alle Hubs wie geplant realisiert werden können. Der Hub 7 in Urdorf ist im Sachplan festgelegt, die jedoch wichtigsten Hubs in der Stadt Zürich sind als Zwischenergebnisse oder gar Vororientierung vermerkt. Sollte im schlimmsten Fall kein Hub in Altstetten oder Albisrieden realisierbar sein (z.B. aufgrund Grundwasserthematik), dann verändert sich die Rolle der vor- und nachgelagerten Hubs mit enormen Konsequenzen. Plötzlich wären dann weite Teile der Stadt Zürich im Einzugsgebiet des Hubs in Urdorf. Dies hätte unweigerlich verkehrliche Auswirkungen auf das Strassennetz zwischen Urdorf, Birmensdorf, Uitikon, Schlieren, Altstetten und Albisrieden. Die ZPL ist der Ansicht, dass es noch weitere Abklärungen bei allen Hub-Standorten bedarf, bevor eine Festsetzung im Sachplan erfolgen kann. Dies sollte noch im Rahmen dieses Sachplanverfahrens gemacht und auf unterschiedliche Koordinationsstände verzichtet werden.

Antrag 2: Die Region stellt den Antrag, alle Standorte auf den gleichen Koordinationsstand Zwischenergebnis zu bringen. Der vorliegende Entwurfsstand des Sachplans wird abgelehnt.

3. Welche Auswirkungen haben die Einträge bzw. das Projekt für Ihre Gemeinde (insbesondere in Bezug auf Siedlung und Verkehr)?

Die Region Limmattal ist durch den Hub 7 Urdorf sowie dem Zwischenangriff Ristet Birmensdorf direkt betroffen. Weiter ist die Region aufgrund des Planungskorridors für die Tunnelführung betroffen. Daraus resultieren folgende Auswirkungen:

Hub 7 Urdorf: Durch den Hub entsteht ein Mehrverkehr unmittelbar um den Hub sowie auf den übergeordneten Zubringerstrassen. In den Dokumenten sind basierend auf Modellrechnungen Annahmen und Prognosen zum Mehrverkehr zu entnehmen. Diese Prognosen und Annahmen entsprechen aus Sicht der ZPL aber noch nicht einem angemessenen Qualitäts- und Belastbarkeitsstand, um daraus die tatsächlichen Wirkungen entnehmen zu können. CST möchte später ein intelligentes Logistikkonzept für die Hubs ausarbeiten, sodass die Hubs möglichst effizient mit den unterschiedlichen Lastfahrzeugen angefahren werden können. Wie das genau funktionieren soll und welche Wirkungen das auf die Zu- und Wegfahrten haben wird, lässt sich heute kaum abschätzen. Weiter stellt sich die Frage nach den Betriebszeiten dieser Hubs. Die Tunnels können gemäss Erläuterungsbericht 24 Stunden am Tag betrieben werden. Was dies für die Hubs bedeutet, ist unklar. Aus Sicht der ZPL darf es in den Quartieren rund um die Hubs zu keiner verstärkten Lärmbelastung in der Nacht führen.

Antrag 3: Die Region stellt den Antrag, dass im Rahmen des Sachplanverfahrens ein detailliertes Logistikkonzept für den Betrieb der Hubs sowie die verkehrlichen Auswirkungen und flankierenden Massnahmen erarbeitet und den Gemeinden zur Prüfung vorgelegt werden. Dabei sollen insbesondere die flankierenden Massnahmen mit den Gemeinden koordiniert und verbindlich vereinbart werden.

Zwischenangriff Ristet Birmensdorf: Der Zwischenangriff führt zu einer grossen Baustelle mit unweigerlichem Mehrverkehr durch Baustellenfahrzeuge und Lastwagen. Das Aushubmaterial soll grösstenteils per Förderband in die projektbezogene Deponie Vogel überführt werden. Zu Spitzenzeiten kann die Deponie Vogel aber nicht alles Material aufnehmen. Dafür soll per Anschlussgleis Material auf dem Schienenverkehr in den Norden des Kantons Zürich transportiert werden. Noch ist unklar, wie der Gleisanschluss effektiv erfolgen soll. Die Klärung des Gleisanschlusses muss aus Sicht der ZPL zwingend im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans erfolgen.

Antrag 4: Die Region stellt den Antrag, dass die Klärung des Gleisanschlusses im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans erfolgt und nicht erst im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Weiter sollte der Deponiestandort Vogel so befüllt werden, dass er nach dem Bau der CST Anlagen als kompensiert gilt und nicht anderweitig verwendet werden kann.

Planungskorridor für Tunnelführung: Das Grundeigentum im Untergrund hört dort auf, wo die Grundstücksbesitzerin kein eigenes Interesse mehr darlegen kann (Art. 667Abs. 1 ZGB). Dies ist in der Regel maximal bei der erforderlichen Tiefe für Erdwärmesonden (ca. 180 bis 220 Meter). Danach fällt die Hoheit des Untergrunds dem Kanton zu. Die geplanten Tunnels sollen in 25 bis 80 Meter Tiefe zu liegen kommen. Zwar wird im Erläuterungsbericht erwähnt, dass die aktuell vorhandenen Erdsonden in die Planung der effektiven Linienführung miteinfließen. Es wird aber unweigerlich dazu führen, dass Grundstücke, die heute noch keine Erdsonde verfügen, künftig daran gehindert werden könnten. Es stellt sich die Frage, wie CST mit den Grundeigentumsansprüchen umgehen möchte und wie der Kanton das öffentliche Interesse der Dekarbonisierung, zu der Erdsonden einen Beitrag leisten, gegenüber dem Transport von Gütern im Untergrund gewichtet.

Antrag 5: Die Region stellt den Antrag, dass CST den Umgang mit dem Eigentum im Untergrund entsprechend der konkreten Linienführung bereits auf Stufe der Teilrevision des kantonalen Richtplans darlegt.

4. Haben Sie weitere Bemerkungen?

Die ZPL begrüsst grundsätzlich die Idee einer innovativen Güterversorgungsinfrastruktur. Gerade das Limmattal ist im Vergleich zu anderen Regionen im Kanton Zürich sehr deutlich von den Auswirkungen des täglichen Gütertransports betroffen. Es ist absehbar, dass auch in Zukunft die Nachfrage nach Gütertransport einhergehend mit dem Bevölkerungswachstum steigen wird. Die Idee, einen Teil dieser Güter in den Untergrund zu verlegen scheint auf den ersten Blick verlockend. Dennoch steht die ZPL dem Vorhaben kritisch gegenüber. Insbesondere die unterschiedlichen Koordinationsstände des Sachplans sind ausschlaggebend, dass die Region den vorliegenden Entwurf des Sachplans in dieser Form nicht akzeptieren kann. Generell können die Auswirkungen der Anlagen auf Raum, Umwelt und Verkehr nicht abschliessend nachvollzogen werden.

Weiter muss zwingend zeitnah versprochene «intelligente» Logistikkonzept und basierend darauf eine belastbare Abschätzung der Mehrverkehre auf die umliegenden Strassen aufgezeigt werden. Ebenso müssen potenzielle flankierende Massnahmen zur Minderung der Auswirkungen verbindlich koordiniert und vereinbart werden

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

**ZWECKVERBAND ZÜRCHER
PLANUNGSGRUPPE LIMMATTAL**



Der Präsident
Roger Bachmann



Die Sekretärin
Nora Fritschi