

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Voraussetzungen für «Cargo sous terrain (CST)» im Kanton Baselland schaffen
 2016/387

vom 2. Februar 2022

1. Ausgangslage

Das Postulat 2016/387 «Voraussetzungen für «Cargo sous terrain (CST)» im Kanton Baselland schaffen» wurde vom Landrat am 23. März 2017 überwiesen. Damit wurde der Regierungsrat beauftragt, als vorbereitende Massnahmen bezüglich «Cargo sous terrain» die folgenden prüfenden Massnahmen einzuleiten:

- Dem Bund das grundsätzliche Interesse des Kantons Baselland an CST signalisieren
- Prüfen der allfällig notwendigen Massnahmen auf kantonaler Ebene
- Sondierungsgespräche mit der Logistikbranche bezüglich deren Anforderungen bzw. Bereitschaft, sich an CST zu beteiligen.

In seiner Postulatsantwort legt der Regierungsrat dar, dass der Gütertransportmarkt in der Schweiz grundsätzlich privatwirtschaftlich organisiert sei. Aufgrund des anhaltenden Wachstums und der begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur würden im Güterverkehrsmarkt immer neue Wege gesucht, um Waren effektiv und effizient zu transportieren. In diesem Zusammenhang habe der Förderverein Cargo sous terrain (CST) 2015 ein Modell für ein alternatives Güterverkehrssystem entwickelt. Die Idee ist es, die Produktions- und Logistikstandorte über Tunnels mit den städtischen Zentren zu verbinden. In existierenden Logistikzentren sollen Hubs entstehen, über welche die Tunnels zugänglich sind. CST plant einen stufenweisen Ausbau der Infrastruktur auf der Ost-West-Achse (Genf – St. Gallen) bis 2050. Zusätzlich wurden die Städte Basel, Luzern und Thun aufgrund ihres hohen Aufkommens im Strassengütertransport ins Netz aufgenommen. In den städtischen Zentren will CST mit einem integrierten City-Logistik-Konzept eine Lösung zur Entlastung der Ballungsräume anbieten.

CST wandte sich mit ihrem Konzept im Jahr 2015 an den Bund. Nicht mit der Bitte um finanzielle Unterstützung, sondern mit dem Anliegen, zu prüfen, ob der Bund CST mit einem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) auf Bundesebene unterstützen könnte. Weil für ein PGV auf Bundesebene für unterirdische Gütertransportanlagen bisher keine gesetzliche Grundlage bestand, liess der Bundesrat durch das UVEK den Entwurf eines Bundesgesetzes über den unterirdischen Güterverkehr (UGüTG) ausarbeiten. Dazu wurde eine Vernehmlassung durchgeführt, an welcher der Kanton Basel-Landschaft in Abstimmung mit der BPUK und im Austausch mit dem Kanton Basel-Stadt teilnahm.

Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft können zum aktuellen Stand folgende Punkte festgehalten werden: Die Verwaltung ist in regelmässigem Austausch mit ihren Nachbarkantonen und CST. Grundsätzlich ist jedoch der Nutzen von CST für den Kanton schwer abzuschätzen. Die verkehrliche Auswirkung auf das Strassennetz sollte nicht überschätzt werden und der Bedarf für ein System, welches ähnlich wie das heutige Schienennetz funktioniert, ist noch nicht nachgewiesen. Aufgrund der offenen Fragen will der Regierungsrat vorerst die Entwicklungen beobachten und Erfahrungen sammeln, bevor über ein System für die ganze Schweiz resp. den Kanton Basel-Landschaft entschieden wird.

Bezüglich der Fragen des Postulats sieht der Regierungsrat keinen weiteren Handlungsbedarf. Dem Anliegen, dem Bund das grundsätzliche Interesse des Kantons Baselland an CST zu signalisieren, ist der Regierungsrat nachgekommen, indem er im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz im Jahr 2019 bereits grundsätzliches Interesse an CST signalisiert hat. Zur geforderten Prüfung von allfällig notwendigen Massnahmen auf kantonaler Ebene wird festgehalten, dass es aktuell an CST liege, weitere Schritte in Sachen Finanzierung und Projektplanung zu gehen. CST habe bisher um keinerlei Unterstützung gebeten. Grundsätzlich sei der Kanton bereit, CST zu unterstützen, jedoch seien aktuell keine weiteren Schritte der öffentlichen Hand nötig. Zur Aufforderung, Sondierungsgespräche mit der Logistikbranche aufzunehmen, wird erläutert, dass schweizerische und internationale Firmen ihr Commitment bereits zugesichert hätten und eine finanzielle Unterstützung durch ca. 70 Investoren bestehe. Die Bereitschaft der Logistikbranche, sich zu beteiligen, sei also bereits vorhanden, womit keine weiteren Sondierungsgespräche auf Initiative des Kantons Basel-Landschaft nötig seien.

Basierend auf den aufgeführten Gründen beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage am 25. November und 9. Dezember 2021 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Nico Buschauer, stellvertretender Generalsekretär sowie an der ersten Sitzung als Fachvertreter Drangu Sehu, Leiter Tiefbauamt und Martin Schaffer, stv. Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

In der Kommission führte das Postulat zu keiner Diskussion, sondern lediglich zu Verständnisfragen. So erkundigte sich ein Kommissionsmitglied, ob der Kanton Basel-Landschaft nur unterfahren würde und es nur einen Bahnhof in Basel-Stadt gäbe und keinen in Muttenz oder Liestal. Die Verwaltung erklärte, die Vorstellungen seien noch sehr vage, jedoch habe CST angekündigt, dass es verschiedene Hubs geben solle. Der Raum Pratteln-Muttenz käme aus Sicht der Direktion jedoch potentiell in Frage. Ein weiteres Votum in der Kommission bezog sich darauf, ob es Simulationen zur Entlastung von Schiene und Strasse gebe und ob das errechnet worden sei. Die Verwaltung führte aus, aufgrund vieler offener Fragen und der unterschiedlichen Abschätzung oder Interpretation der Zahlen bestehen bei den Berechnungen grosse Unsicherheiten. Im Bericht des Regierungsrates wurde festgehalten, dass die CST selbst eine Studie gemacht habe. Darin geht CST davon aus, dass ihr System in Stosszeiten zur Engpassbeseitigung auf der Autobahn A1 beitragen kann. CST würde gemäss der Machbarkeitsstudie zu einer Glättung respektive Verschiebung der Belastung und einer Reduktion des schweren Gütertransports von bis zu 20 % führen. Zusätzlich könne durch gebündelte und koordinierte Zustell- und Abholrouten die Fahrten für die City Logistik um rund 30 % reduziert werden – falls die Marktteilnehmer sich bereit erklären, auch Güter von Branchennachbarn zu übernehmen. Beim Schienengütertransport rechnet CST mit einer Entlastung von gut 2 % durch die erste Teilstrecke. Wie die Verwaltung betonte, habe die Untersuchung eines unabhängigen Büros aufgezeigt, dass ein Drittel der von der CST angenommenen Nachfrage Verlagerungspotenzial hat, der Rest hänge jedoch davon ab, wie das System ausgestaltet und angenommen werde. Gerade beim Thema Citylogistik wirken viele unklare Faktoren mit, und es stelle sich die Frage, ob es gelinge, die verschiedenen Anbieter, die heute Citylogistik betreiben und ihre Pakete in der Stadt verteilen, auf ein System zu vereinigen, damit diese den Zubringer- und Verteildienst übernehmen. Ein anderer Punkt sei, wie viele der Güter, die heute mit Containern ankommen, beispielsweise im Rheinhafen, auf kleinere Palette umpaketiert werden, die im

unterirdischen Tunnelsystem fahren. Alles in allem sei anhand der Studien der Eindruck entstanden, dass auf den Autobahnen im einstelligen Prozentbereich Verkehr abgefangen werden kann. Es handelt sich eher um ein Abfangen des Mehrverkehrs als um eine Reduktion.

In Ergänzung zur Postulatsantwort führte die Verwaltung aus, dass der Bundesrat im Oktober 2020 die Botschaft zum Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr (UGüTG) verabschiedet und sowohl National- als auch Ständerat der Vorlage zugestimmt hätten, wobei noch wenige Differenzen zu bereinigen seien.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat mit 13:0 Stimmen ab.

02.02.2022 / md

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident