



An den Grossen Rat

16.5081.02

BVD/P165081

Basel, 21. März 2018

Regierungsratsbeschluss vom 20. März 2018

Anzug Patrick Hafner betreffend „Cargo Sous Terrain“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. April 2016 den nachstehenden Anzug Patrick Hafner dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Kürzlich ist eine Machbarkeitsstudie für das Projekt "Cargo Sous-Terrain" (<http://www.cargosousterrain.ch>) vorgestellt worden. Diese zukunftsweisende Logistik - Güter sollen schweizweit unterirdisch grobverteilt werden - ist offenbar aus technischer und wirtschaftlicher Sicht realisierbar.

Das Strassennetz könnte damit substanziell entlastet werden. Ein erster Pilot soll die Region Härkingen mit dem Ballungsraum Zürich verbinden. Die Feinverteilung kann herkömmlich erfolgen, ergänzend dazu wird aber unter dem Namen "City-Logistik" bzw. "Cargo-Metro" eine ebenfalls unterirdische, automatische Transportierung innerhalb von Ballungsräumen geprüft.

Das Projekt ist sehr ambitiös, angesichts der namhaften Mit-Akteure (Coop, Migros, Swisscom, Post, SBB und Mobiliar) aber dennoch als zukunftsfruchtig anzusehen. Die Stadt Zürich hat sich entschlossen, beim Projekt Cargo-Metro mitzumachen - und scheint damit einmal mehr eine "gute Nase" zu haben.

Der Unterzeichnete bittet die Regierung zu prüfen und zu berichten:

1. Welchen Nutzen könnten die genannten Projekte für Basel bieten.
2. Ob und inwiefern sich Basel an den Projekten beteiligen könnte bzw. sollte.

Patrick Hafner

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Cargo sous terrain (CST) soll in einer End-Ausbaustufe die gesamte Schweiz mit einem unterirdischen, vollautomatischen Güterverkehrssystem vernetzen. Die erste geplante CST-Strecke soll bis zum Jahr 2030 Härkingen-Niederbipp und Zürich verbinden. In weiteren Ausbaustufen würden dann bis 2050 Schritt für Schritt weitere Regionen an das Netz angeschlossen werden.

Der Förderverein Cargo sous terrain ist im April 2017 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden, die von verschiedenen Branchenvertretern und Marktakteuren gebildet wird. Für das Projekt werden hohe Investitions- und Betriebskosten anfallen. Die CST AG rechnet dabei v.a. mit einer privaten Projekt-Finanzierung.

Im Januar 2018 hat die CST AG bekannt gegeben, dass die für die Projektierungsphase notwendigen Finanzierungszusagen in Höhe von 100 Millionen Franken erreicht wurden. Die Initianten erwarten nun, dass der Bundesrat ein CST-Gesetz vorlegt. Mit dem Spezialgesetz könnte anstelle von kantonalen und kommunalen Vorschriften für den Bau des gesamten Projekts eine einheit-

liche nationale Rechtsgrundlage zur Anwendung kommen. Dies würde es den Projektträgern erleichtern, die Planungs- und Bewilligungsphase voranzutreiben.

2. Auswirkungen und Nutzen von Cargo sous terrain

Cargo sous terrain ist ein interessantes Projekt. Es bietet Potenziale für die Gestaltung des zukünftigen Güterverkehrs und für die langfristige Entlastung des Nationalstrassennetzes. Insbesondere eine integrierte CST-City-Logistik könnte möglicherweise Synergieeffekte mit bereits bestehenden kantonalen Güterverkehrsprojekten bieten.

Gemäss Aussagen von CST kann das Tunnelsystem zu einer verkehrlichen Entlastung beitragen. Es stellt sich in diesem Zusammenhang aber die grundsätzliche Frage, ob die Investitions- und Betriebskosten eines CST-Systems zu den voraussichtlich erzielten gesamtverkehrlichen Entlastungen im Verhältnis stehen. Ausserdem wird der Bau eines Tunnelsystems mit den geplanten Ausmassen neben ökonomischen auch ökologische sowie gesellschaftliche Auswirkungen haben, welche bei der Evaluierung eines CST-Systems mit berücksichtigt werden müssen.

2.1 Zu erwartender Nutzen für Basel-Stadt

Bisherige CST-Studien gehen davon aus, dass durch die Verlagerung der Güterströme unter die Erde insbesondere der Verkehr mit schweren Lastwagen entlastet werden könnte. Grundsätzlich sollte die verkehrliche Auswirkung eines CST-Systems auf das kantonale Strassennetz aber nicht überschätzt werden. CST würde in erster Linie das erwartete Wachstum der Güterverkehrsmengen zwischen den Zentren aufnehmen. Die heutigen Schwerverkehrsbelastungen auf den Autobahnen blieben deshalb in etwa erhalten. Zudem würde die letzte Meile (Abholung bzw. Auslieferung der Ware) nach wie vor auf der Strasse abgewickelt, so dass für städtische Räume keine wesentliche Entlastung zu erwarten ist. Die Integration von CST mit der „City-Logistik“ ist heute noch weitgehend ungeklärt. Entsprechende Studien diesbezüglich sind erst in Arbeit. Das Bau- und Verkehrsdepartement begleitet diese Studien und liefert bei Bedarf fachliche Unterstützung.

Heute wird der Strassengüterverkehr mehrheitlich mit Lieferwagen oder kleineren Lastwagen abgewickelt. Im Bereich des städtischen Güterverkehrs interessieren daher insbesondere die Auswirkungen von CST auf leichte Strassengüterfahrzeuge mit weniger als 3.5 Tonnen Gesamtgewicht. In dieser Fahrzeugklasse wird, getrieben durch den Onlinehandel und durch die heutige Befreiung von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die höchste Zunahme der Gütertransportmenge erwartet. Zum heutigen Zeitpunkt liegen zu den Auswirkungen von CST auf den städtischen Güterverkehr mit kleineren Fahrzeugen noch keine Studien vor.

Ausserdem fehlt der Planung von Cargo sous terrain bisher eine grenzüberschreitende Perspektive: Der Region Basel würde die Funktion eines Anfangs- bzw. Endbahnhofs übertragen, wo internationale Sendungen in das CST-System ein- bzw. ausgeschleust werden müssten. Die Frage der verkehrlichen Auswirkungen diesbezüglich ist heute ebenfalls noch ungeklärt und lässt sich erst abschätzen, wenn das Funktionieren des Systems präziser beschrieben ist und erste Erfahrungen mit nationalen Teilstrecken vorliegen.

Auch die Frage, wie der Transformationsprozess vom heute stark privatwirtschaftlich geprägten und heterogen organisierten Güterverkehr auf der Strasse in Richtung einer gemeinschaftlichen Benutzung eines CST-Systems von statten gehen wird, ist heute noch ungeklärt.

Das Interesse von Basel-Stadt liegt in erster Linie an einer Optimierung der städtischen Feinverteilung der Güter hinsichtlich verkehrlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Kriterien. Ob CST dies leisten kann, ist noch offen.

2.2 Projektbeteiligung Basel-Stadt

Das Bau- und Verkehrsdepartement befindet sich in regelmässigem Austausch mit Vertretern von Cargo sous terrain. Das Amt für Mobilität hat eine Mitwirkung im Sinne eines fachlichen Austausches zum Thema „City-Logistik“ angeboten. Eine finanzielle Teilnahme wurde seitens Basel-Stadt nicht zugesichert. Welchen Einfluss CST auf den städtischen Güterverkehr haben könnte, ist momentan Gegenstand einer laufenden Untersuchung in der Stadt Zürich. Die Erkenntnisse könnten auch für Basel-Stadt ausschlaggebend sein für die weitere Gespräche mit den CST-Initianten.

3. Fazit und Ausblick

Die Grundidee Cargo sous terrain bietet interessante Potenziale, es sind derzeit aber noch sehr viele Fragen offen. Der Regierungsrat wird die Entwicklungen in diesem Bereich weiterhin beobachten.

Der spezifische Nutzen des Projekts für Basel-Stadt ist noch schwer abzuschätzen und sollte zum aktuellen Zeitpunkt nicht überschätzt werden. Es fehlt dem Projekt ausserdem noch an der nötigen Reife, um in konkrete planerische Diskussionen mit aufgenommen zu werden. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt kommt deshalb zurzeit nicht in Frage.

Im Rahmen des Anzugs Harald Friedl und Konsorten betreffend „Voraussetzungen für Cargo Souterrain im Kanton Basel-Stadt schaffen“ wird der Regierungsrat zum Ende des laufenden Jahres nochmals ausführlicher zu Cargo sous terrain berichten.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Patrick Hafner betreffend „Cargo Sous Terrain“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin