

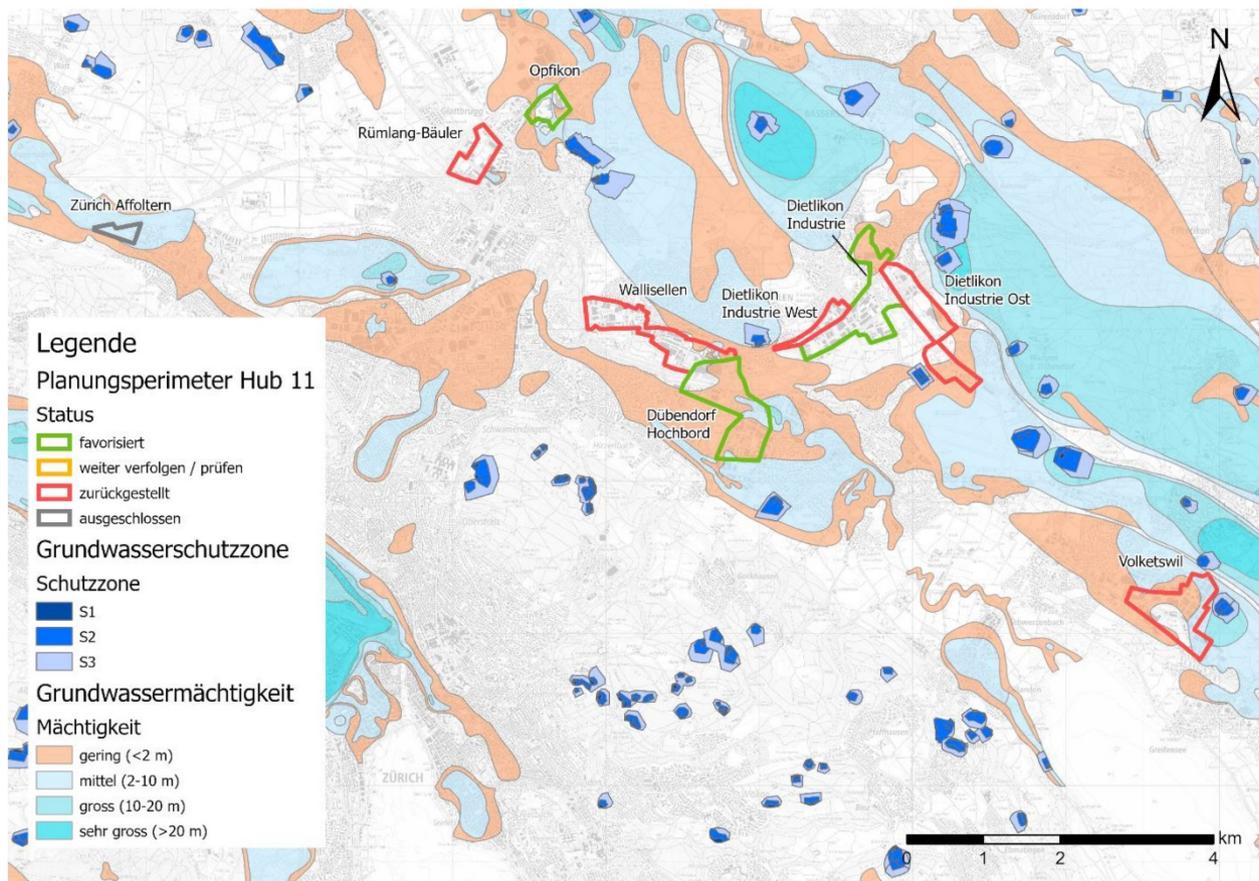
raum umwelt + verkehr  
044 835 82 30  
ruv@dietlikon.org

Protokollauszug vom 16.04.2024

2024-42            04.03.0            Kantonale Planung  
**Sachplan Verkehr; Teil Unterirdischer Gütertransport; Anhörung Städte, Gemeinden und Planungsregionen**

## a) Ausgangslage

Mit Schreiben vom 16. Februar 2024 wurde Dietlikon als vom Sachplan betroffene Gemeinde eingeladen, zum vorliegenden Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG), Stellung zu nehmen. Die Gemeinde Dietlikon liegt im Planungskorridor Nr. 11 (siehe Abbildung).



Der Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport, soll aufzeigen, wie der Bau eines unterirdischen Logistiksystems mit den raumplanerischen Zielen und Instrumenten in Einklang gebracht werden kann. Der Sachplan umfasst vier Objektblätter im Streckenabschnitt zwischen Härkingen und Zürich. Der auf den Kanton Zürich entfallende Streckenabschnitt ist im Objektblatt OB 1.1 Zürich enthalten.

## b) Erwägungen

Dietlikon ist im Planungspereimeter mit dem Hub "Dietlikon Industrie" durch oberirdische Lager- und Umschlagsanlagen sowie übrige betriebsnotwendige Anlagen und Verkehrsflächen mit einem Flächenbedarf von ca. 9'000 m<sup>2</sup> betroffen. Diese Anlagen sollen primär zur Sammlung und regionalen Verteilung von Gütern dienen. Der Hub ist durch einen vertikalen Schacht mit der unterirdischen Gütertransportanlage verbunden. Dazu muss ein Tunnel mit einem Durchmesser von ca. 8 m und einer Neigung von maximal 3 % in einer Tiefe von mindestens 50 m angelegt werden. Dieses unterirdische System dient dem vollautomatischen, unbemannten Transport von palettisierbaren Gütern, welche zwischen den Umschlagsanlagen kursieren.

Im Raum Dietlikon sind entsprechend relevante Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu erwarten. Einerseits entsteht ein zusätzlicher Zubringerverkehr auf einem Strassennetz, welches ohnehin schon stark belastet ist. Andererseits sind Einschränkungen bei der Nutzung von Erdwärme zu erwarten, weil im Korridor der geplanten Streckenführung keine Tiefenbohrungen mit Erdsonden mehr möglich sind. Zusätzlich sind Bauten u.a. für Lagerflächen und Umschlagsanlagen notwendig. Die verträgliche städtebauliche Einbettung solcher Hubs in eine meist bestehende Infrastruktur ist eine grosse Herausforderung.

## c) Stellungnahme zu den Fragen

1. *Sind die vom Bund zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Sachplan unterirdischer Gütertransport (SUG) und zum Projekt Cargo Sous Terrain (CST) nachvollziehbar und verständlich?*

Die Unterlagen sind grundsätzlich verständlich und nachvollziehbar. Jedoch wird bezweifelt, dass eine spürbare Verlagerungswirkung zu erwarten ist. Denn der herkömmliche LKW-Verkehr mit den international genormten Containern ist kostengünstig, flexibler und besser mit dem internationalen Warentransport kompatibel als das CST, welches eine Schweizer Speziallösung darstellt. Der Bau dieser völlig neuen Infrastruktur ist sehr teuer und die Kosten können wohl kaum einfach so auf die Transportfirmen, deren Kunden und Logistikpartner überwälzt werden.

Der zusätzliche Verlad von Gütern in grosser Tiefe ist zudem komplex (Kühlung für Kühlgüter? / Gefahrgut?), zeitlich aufwändig, reduziert die Kapazität des Gesamtsystems und lässt an der Rentabilität des Vorhabens ebenfalls zweifeln. Zudem sind Lagerflächen nötig, um Wartezeiten beim Umladen auszugleichen, was bei der Konzeption der Hubstandorte einen zusätzlichen Raumbedarf auslösen dürfte.

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?*

Die Koordinationsstände weisen eine grosse Unschärfe aus. Denn die genauen Standorte der Hubs wie auch die Linienführung der unterirdischen Gütertransportanlage müssen erst noch durch den Kanton in Abstimmung mit den Standortgemeinden, den betroffenen Bundesstellen, den Grundeigentümern und der Betreiberin der unterirdischen Gütertransportanlage festgelegt werden.

Dabei ist unklar, in welcher Weise und bis wie weit die Mitwirkung der Gemeinde gewährleistet ist. Zu befürchten ist, dass am Schluss die Anlage aufgrund des Eisenbahngesetzes verfügt wird und der Gemeinde – analog zum Projekt MehrSpur Zürich Winterthur – faktisch und praktisch kein Mitbestimmungsrecht in der Linienführung mehr zugestanden wird.

In den Unterlagen wird neben der Entlastungswirkung auf den Nationalstrassen auch eine substantielle Abnahme des gesamten Wirtschafts- und Güterverkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets erläutert. Aber genau diese Abnahme wird in den Unterlagen zu wenig nachvollziehbar aufgezeigt.

Im Weiteren sind verschiedene Konsequenzen, die sich aus veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben könnten, unzureichend dargelegt. Das System ist sehr unflexibel: Wenn die Kapazität eines Hubs nicht mehr ausreicht, kann man diese wohl schlecht ausbauen oder weitere Hubs entlang der Strecke einbauen. Man kann die Hubs auch nicht einfach verlegen: Was das für das System in Zukunft in Bezug auf Flexibilität und Skalierbarkeit heisst, ist zu wenig in den Unterlagen ersichtlich.

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

Nachdem erfolgreich die Neue Winterthurerstrasse in Dietlikon ausgebaut wurde (Projekt RVS), ist nun die Gemeinde Dietlikon wieder durch Sanierungs- und Ausbaumassnahmen am Strassennetz im Bereich Dietlikon Süd / Industrie stark betroffen. Zu erwähnen ist dabei die Pannestreifenumnutzung auf der Autobahn A1 und die Sanierung Industriestrasse in Dietlikon. Bereits in ca. zwei bis drei Jahren sind die Bautätigkeiten im Grossraum des Bahnhofs Dietlikon für das SBB Projekt MehrSpur vorgesehen. Im Mittel bis langfristigen Planungshorizont folgen ausserdem die unterirdische Glattalautobahn und die Verlängerung der Glattalbahn.

Daher besteht kein Interesse der Dietliker Bevölkerung, dass mit dem Bau eines weiteren Verkehrs-Infrastrukturprojekts noch mehr Umweltbelastung und Lärm entstehen.

Wenn die Einträge für CST erst einmal in einem Sachplan des Bundes festgelegt sind, dann entfalten sie auch eine rechtliche Wirkung. Insbesondere die kommunale Raumplanung der Gemeinde Dietlikon wird durch diese Einträge bei der Ausübung ihres Ermessens eingeschränkt. Bei allen Vorhaben, welche in Konflikt mit dem Tunnelsystem und dem Hub von CST in Konflikt treten können, ist somit die Gemeinde verpflichtet, sich an die im Sachplan vorgegebene Interessenabwägung und den aufgezeigten Weg zur räumlichen Abstimmung zu halten.

Dadurch entsteht eine gewisse Planungsunsicherheit bei anderen kommunalen Bauvorhaben und bei den übrigen Projekten von privaten Investoren, weil immer mit Vorbehalten und Eventualmassnahmen im Bereich des Planungskorridors von CST zu rechnen ist. Diese Nachteile bleiben bestehen, auch wenn in absehbarer Zeit CST überhaupt nie realisiert wird. Ein Szenario, das bei diesem Projekt realistisch ist.

*4. Haben Sie weitere Bemerkungen?*

CST löst die heutigen Verkehrsprobleme nicht. In der Schweiz gibt es über 4,5 Millionen Autos und ca. 50'000 Lastwagen, von denen nur 20'000 überregionale Strecken zurücklegen. Wenn nun ein Teil dieser Transporte unter die Erde verlagert wird, ist kaum etwas gewonnen. Denn für die Verkehrsüberlastung ist praktisch ausschliesslich der Autoverkehr verantwortlich. Die Politik sollte dort den Hebel ansetzen.

Die Absicht des Bundes, den Güterverkehr auf der Schiene zu fördern, wird grundsätzlich begrüsst. Jedoch sollten Investitionen dort getätigt werden, wo mit verhältnismässig wenig Mitteln viel erreicht werden kann. Stichworte dazu sind eine bessere Vernetzung mit dem Ausland, punktuelle Ausbauten des Schienennetzes und eine verbesserte Logistik und Wageninfrastruktur (Entgleisungsdetektoren zur Verhinderung von Unglücken wie im Gotthardtunnel etc.).

Der Gemeinderat stellt fest, dass es sich beim Haupt-Hub Opfikon in der ersten Ausbautetappe um den Anfangs- bzw. Endpunkt des Systems handelt und dieser Standort somit als Anbindung an die Ostschweiz dient. Dem Hub-Standort kommt dadurch eine sehr grosse Bedeutung zu, insbesondere in Bezug auf die verkehrlichen Auswirkungen. Zudem ist ein direkter exklusiver Anschluss eines Einzelunternehmens an das Nationalstrassennetz beabsichtigt, was nach aktuellem Kenntnisstand des Gemeinderates nicht mit geltender Praxis und / oder Gesetzgebung vereinbar ist.

**Antrag:** Für den Gemeinderat macht es keinen Sinn, den geplanten Haupt-Hub in Opfikon mit Anbindungsfunktion an die gesamte Ostschweiz inmitten des bereits heute stark belasteten und verkehrlich gesättigten Agglomerationsgebietes der Region Glattal vorzusehen. Der Gemeinderat stellt daher den Antrag, den geplanten Haupt-Hub mit Anbindung an die Ostschweiz von Opfikon in den Grenzraum zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Thurgau zu verlegen.

## Beschluss

1. Der Gemeinderat steht dem Projekt Cargo Sous Terrain (CST) kritisch gegenüber.
2. Zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport; wird im Sinne von lit. c) der Erwägungen Stellung genommen und es wird der unter Ziffer 4 aufgeführte Antrag gestellt.
3. Mitteilung an:
  - Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich (sachplan@bd.zh.ch)
  - Vorsteher OE Raum, Umwelt + Verkehr
  - Leiter OE Raum, Umwelt + Verkehr
  - Akten

Gemeinderat

Edith Zuber-Haueter  
Gemeindepräsidentin

Martin Keller  
Gemeindeschreiber

Versand: