



PROTOKOLL STADTRAT KLOTEN

18. April 2024 · Beschluss 97-2024

6.6.2 Ergänzende Angebote

IDG-Status: öffentlich

Cargo Sous Terrain, Vernehmlassung

Ausgangslage

Die kantonale Baudirektion, Amt für Raumentwicklung, lädt die Stadt Kloten im Auftrag des Bundes zur Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport (SUG), ein. Es handelt sich um einen Sachplan nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG), welcher für die Behörden verbindlich ist. Er bildet die Grundlage für verkehrs- und infrastrukturelevante Entscheide des Bundes. Anlass zur Ergänzung des Sachplans Verkehr ist der geplante Bau eines unterirdischen Logistiksystems durch das Unternehmen Cargo sous terrain AG (CST). Bei CST handelt es sich um einen Gesamtlogistikanbieter für Paletten und Kleingebinde. Im Endausbau ist ein 490 Kilometer langes Tunnelsystem von Genf bis St. Gallen und von Basel nach Luzern mit zusätzlichem Ast Bern/Thun vorgesehen.

Im SUG werden der Planungskorridor (Raum innerhalb dessen die unterirdische Linienführung definiert werden kann), der Planungspereimeter für die Hubs (Räume in welchen eine Verbindung zur Oberfläche für die Verteilung oder Annahme von Güter erstellt werden kann), die baunotwendigen Anlagen (v.a. für die Erstellung und Wartung des Tunnels) sowie der Planungspereimeter für projektspezifische Materialbewirtschaftungsstandorte festgesetzt. Die genaue Linienführung (innerhalb des Korridors), die genaue Ausgestaltung der Hubs werden auf Stufe des kantonalen Richtplans definiert.

Die Stadt Kloten befindet sich innerhalb des Perimeters der ersten Etappe zwischen Härkingen (Kanton Solothurn) und Zürich Flughafen. Diese umfasst eine Länge von ca. 70 km mit 12 Zugangspunkten (Hubs). Auf dem Gebiet der Stadt Kloten sind im Sachplan sowohl ein Planungskorridor als auch zwei Planungspereimeter für Hubs (Hub 10 Zürich Flughafen und Hub 11 Opfikon) eingetragen.



Abbildung 1: Perimeter Hub 10 Zürich-Flughafen und Hub 11 Opfikon, violett eingezeichnet ist die Gemeindegrenze Kloten/Opfikon (www.map.geo.admin.ch, abgerufen am 08.04.2024)

Der Streckenabschnitt auf dem Gebiet des Kantons Zürich betrifft die Städte bzw. Gemeinden Dietikon, Urdorf, Birmensdorf, Uitikon, Zürich, Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Dübendorf und Wangen-Brüttisellen. Im entsprechenden Objektblatt des SUG werden die Vorhaben in den Planungsperimetern erläutert. Der Planungsperimeter für den Hub Opfikon umfasst oberirdische Lager- und Umschlagsanlagen sowie übrige betriebsnotwendige Anlagen und Verkehrsflächen mit einem Flächenbedarf von ca. 12'000 m², sowie weiteren ca. 4'000 m² für eine mögliche Arealentwicklung; primär zur Sammlung und regionalen Verteilung von Gütern. Die Anlage ist durch einen vertikalen Schacht mit der unterirdischen Gütertransportanlage verbunden. Dieser Hub dient in der ersten Ausbaustufe als Anbindung des Systems an die Ostschweiz. Der Planungsperimeter für den Hub Zürich Flughafen liegt teilweise auf dem Stadtgebiet von Kloten und Opfikon und teilweise innerhalb des Flughafenareals. Es handelt sich um einen Hub mit oberirdischer Lager- und Umschlagsanlage sowie übrigen betriebsnotwendigen Anlagen und Verkehrsflächen mit einem Flächenbedarf von ca. 5'000 m², primär zur Versorgung des Flughafens.

Für das unterirdische Tunnelsystem, mit welchem die oben erwähnten Hubs verbunden sind, werden entsprechende Planungskorridore festgesetzt. Zwischen den Hubs erfolgt ein vollautomatischer, unbemannter Transport von Gütern über das Tunnelsystem. Der Tunnel weist mehrheitlich einen Durchmesser von ca. 8 m auf und liegt an den Hubs und den Zwischenangriffen¹ in einer Tiefe von ca. 30 bis 80 m.

Stellungnahme

Hauptantrag 1: Verständlichkeit Grundlagen

Dem Sachplan kann in dieser Form nicht zugestimmt werden. Er ist zu überarbeiten und den Standortgemeinden nochmals zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Begründung

Wie aus den nachfolgenden Detailanträgen ersichtlich ist, sind die Unterlagen zu wenig ausgereift und in massgeblichen Punkten nicht mit anderen Grossprojekten und dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt abgestimmt. Eine abschliessende Beurteilung ist deshalb schlicht nicht möglich. Insbesondere betreffend der Grundsatzfrage von genügenden Strassenkapazitäten finden sich in den Unterlagen zu wenig Fakten und Prognosen.

Hauptantrag 2: Koordinationsstände

Die Hubs Zürich Opfikon und Zürich Flughafen sind auf die Koordinationsstände Zwischenergebnis einzustufen.

Die Perimeter der Hubs müssen korrekt dargestellt werden.

Begründung

Die auf dem Stadtgebiet von Kloten vorgeschlagenen Koordinationsstände der Einträge im SUG sind nicht nachvollziehbar. Der Koordinationsstand Festsetzung bedeutet, dass das Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt ist. Dies ist in beiden vorliegenden Hubs nicht gegeben. Die verkehrlichen Auswirkungen sind nicht klar dargestellt, sogar die Darstellung der Hubs in den Unterlagen ist nicht korrekt. Auch ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich ob von den Hubs Opfikon und Zürich-Flughafen beide Hubs realisiert werden sollen oder nur einer.

¹ Bei längeren Tunnels wird häufig an mehr als zwei Stellen gleichzeitig mit dem Ausbruch begonnen. In den meisten Fällen erfordert das zusätzliche Schächte zur Erreichung dieser Punkte.

Hauptantrag 3: Routenführung CST

Die erste Etappe von CST soll in Richtung Osten über Winterthur hinaus geführt werden. In Autobahnnähe soll ein Hub erstellt werden, um die Güter aus der Ostschweiz und der Region Winterthur Ost aufzunehmen.

Begründung

Der vorgesehene Hub Opfikon ist gemäss vorliegenden Plänen der Endpunkt der Routenführung von CST in einer ersten Etappe (bis ca. 2045 gemäss CST). Der Endpunkt der Route ist "Hauptanlieferungs-ort" der Waren, quasi die Eintrittspforte ins System. Dieser Punkt (und evt. der Eingangsort bei Härkingen) erfährt die höchste Mehrbelastung. Die Region Glattal ist eine der am stärksten wachsenden Regionen des Kantons Zürich und durch diverse Verkehrsinfrastrukturen, die kommende Siedlungsentwicklung, etc. hoch belastet. Auch ist der Flughafen Zürich auf ein gut funktionierendes Strassensystem zu seiner Erschliessung angewiesen (nationales Interesse). Es ist nicht sinnvoll, in diesem Gebiet nochmals eine neue Belastung einzuführen. Stattdessen ist es sinnvoller, den Endpunkt der ersten Etappe an einen Ort zu verlegen, der an einer Autobahn gelegen ist und mehr Kapazitäten hat, da weniger Mehrbelastungen als die Region Glattal (Flughafen, hohes Bevölkerungswachstum, etc.). Dies scheint uns in der Region östlich von Winterthur gegeben zu sein.

Verständlichkeit Inhalte Unterlagen

Detailantrag 1

Die wesentlichen Inhalte des Sachplans sollten klarer dargestellt werden. Die Hubs sollen einheitlich benannt werden und es sollte aus den Unterlagen klar ersichtlich sein, ob nun Hub 10 und 11 beide geplant sind oder nur einer davon.

Begründung

Gewisse Inhalte im Sachplan sowie in den Nebenberichten dazu entsprechen teilweise nicht dem aktuellen Stand. Die umfangreichen Dokumente sind teilweise auch nicht konsistent und deshalb verwirrend, beispielsweise wird im Verkehrsbericht vom Hub Zürich-Nord gesprochen, wobei es sich gemäss Sachplan jedoch um den Hub Opfikon handelt. Die Dokumentation ist deshalb zum Teil verwirrend und es ist deshalb unter Berücksichtigung des Umfangs schwierig einen Überblick zu erhalten und abzuschätzen, inwiefern auch alle relevanten bzw. wichtigen Themen behandelt wurden.

Verkehr und Erschliessung

Detailantrag 2

- Das Verkehrsgutachten ist bereits auf Stufe SUG so zu erstellen, dass alle relevanten Umstände und Berechnungen berücksichtigt werden.
- Die Stadt Kloten fordert, dass zur Vermeidung einer Mehrbelastung des kantonalen und kommunalen Netzes eine unterirdische und gemeinsame Erschliessung der beiden Hubs über die Autobahn im Sachplan vorgesehen wird.
- Das Rohr-Platten Quartier soll zu dessen verkehrlichen Entlastung ebenfalls über diese Erschliessung erreichbar sein.
- Die Verkehrsgutachten sind entsprechend anzupassen.

- Die Erschliessung ist auf Stufe SUG zu definieren. Gleichzeitig ist diesbezüglich eine Anpassung des Sachplans Verkehr Nationalstrassen erforderlich.
- Es ist für die Einfahrt Glattbrugg eine quantitative Prüfung durchzuführen damit die genauen Auswirkungen bezüglich Reisezeiten und Rückstau analysiert werden können. Diese Analyse müsste bereits zum Zeitpunkt der Prüfung des SUG vorliegen.
- Der Planungssperimeter soll so erweitert werden, damit dieser das Gebiet des geplanten Parkhauses Oberhau für den Flughafen Zürich umfasst.

Begründung

Die Stadt Kloten nimmt als Endpunkt der Stammstrecke der ersten Etappe von CST eine Sonderrolle ein. Bis zum weiteren Ausbau von CST muss über diesen Endpunkt sämtlicher Zu- und Wegbringverkehr aus den östlichen Teilen der Agglomeration Zürich und der gesamten Ostschweiz bewältigt werden. Die Verkehrsberichte von B+S Ingenieure und Planer befassen sich mit den verkehrlichen Auswirkungen an den Standorten der Hubs aufgrund von CST auf den Nationalstrassen sowie teilweise auf den Kantonsstrassen. Als Grundlage für die Berechnungen wurde angenommen, dass eine direkte Anbindung an die Autobahn über den Anschluss Glattbrugg erfolgen soll. Eine Erschliessung über das untergeordnete Netz ist gemäss Verkehrsbericht in keiner Weise dargestellt. Der Verkehrsbericht zum Hub Opfikon geht davon aus, dass aufgrund von CST der Verkehr auf der Autobahn zwischen dem Anschluss Glattbrugg und der Verzweigung Zürich-Nord gegenüber dem Referenzzustand 2030 insgesamt zunimmt. Der Schwerverkehrsanteil nimmt mit 27.6% deutlich zu. Die Mehrbelastung am Standort des Hubs Opfikon für die Autobahneinfahrt Glattbrugg in Richtung Zürich beträgt 82 Fahrten in der Morgenspitze und 46 Fahrten in der Abendspitze. Gemäss Verkehrsbericht sind die definitiven Transportströme ab dem Hub noch nicht bekannt. Zudem weist der Verkehrsbericht eine wesentliche Lücke auf. Die Anbindung an den Autobahnanschluss Glattbrugg würde nur die Fahrten von/nach Süden in Richtung Zürich ermöglichen, nicht aber die Fahrten von/nach Norden/Osten Richtung Bülach und Bassersdorf. Diese Fahrten belasten aber zwingend das kantonale und kommunale Strassensystem. Dieser Aspekt muss im Verkehrsbericht berücksichtigt werden. Der Verkehrsbericht zum CST-Terminal Flughafen Zürich Kloten geht von einer zunehmenden Verkehrsbelastung zwischen dem Hub und den heutigen Quell-/Zielorten der Citylogistik Opfikon und Kloten aus. Bis 2030 wird auf der Rohrstrasse sowie auf der Birchstrasse mit einer Zunahme des Schwerverkehrs um 29% bzw. 36% aufgrund von CST gerechnet. Es ist unklar, inwiefern es effektiv vorgesehen ist, sowohl den Hub Zürich Flughafen als auch den Hub Opfikon zu erstellen. Sofern beide Hubs aus Sicht von CST gewünscht sind, müssen u.a. die Verkehrsberichte aufgrund der Lage der Perimeter aufeinander abgestimmt werden. Zudem ist die Erschliessung für diese beiden Perimeter gemeinsam zu planen und zu betrachten, was aktuell nicht gemacht wurde. Die Erschliessung des CST-Areals über die Birch- und Rohrstrasse wird von der Stadt Opfikon kritisch gesehen. Vielmehr soll der Hub Flughafen Zürich mit dem Hub Opfikon unterirdisch verbunden und direkt über die Autobahn erschlossen werden. Eine Einordnung der Berechnungen findet im Verkehrsbericht ebenfalls nicht statt. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass für die Berechnungen angenommen wurde, dass für die Verteilung der Güterströme vom CST-Terminal Betriebe im Umfeld von rund 2 km bedient werden. Zudem wird angenommen, dass 60% der zu verteilenden Güter in den Raum Kloten und 40% in den Raum Opfikon gehen. Insgesamt wird festgestellt, dass die Themen Verkehr und Erschliessung noch unvollständig und mangelhaft abgehandelt wurden. Insbesondere fehlen Angaben zum Hub Opfikon. Dieser wird lediglich im Verkehrsbericht Zürich Nord erwähnt. Dort wird darauf hingewiesen, dass es sich beim Hub Opfikon auf dem Priora-Areal um eine direkte Autobahnbindung handelt und keine Anbindung über das untergeordnete Netz erfolgen soll.

Im Verkehrsbericht werden zudem auch die Planungen von Flughafenanlagen (insbesondere Parkhaus Oberhau) nicht abgehandelt, welche ebenfalls einen grossen Einfluss auf das Verkehrssystem haben werden. Eine Koordination hat offenbar nicht stattgefunden.

Citylogistik

Detailantrag 3

Für die Citylogistik sind im SUG klare Rahmenbedingungen in Form von Zielsetzungen zu definieren, um die Auswirkungen auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz und allenfalls flankierende Massnahmen aufzeigen zu können.

Begründung

Die Citylogistik ist für ein funktionierendes Gesamtsystem vor allem an den Hubs entscheidend. Die gesamte Thematik der Citylogistik wird als Basis für die weitere Arbeit in den kantonalen Richtplänen und auf kommunaler Ebene nicht oder nur ungenügend in den Unterlagen zum SUG dargestellt. Im SUG wird das Thema kurz erwähnt, während es in den Verkehrsberichten nicht berücksichtigt worden ist. Auch im Erläuterungsbericht wird das Thema Citylogistik zu kurz abgehandelt. CST führt zwar zu einer Reduktion des Verkehrs auf den Nationalstrassen, im nahen Umfeld der Hubs wird durch CST jedoch zusätzlicher Verkehr generiert. Es ist anhand der Unterlagen jedoch nicht nachvollziehbar, wie die Citylogistik im Raum Opfikon/Kloten genau funktionieren soll. Es ist für die Standorte detailliert darzulegen, wie die Citylogistik aus Sicht der CST mit den vorgesehenen Partnern funktionieren kann. Beispielsweise ist der Citylogistik Verkehr aufzuzeigen und herzuleiten, weshalb es realistisch erscheint, dass Betriebe im Umfeld von rund 2 km vom Hub bedient werden und keine längeren Distanzen zurückgelegt werden. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass der Verkehr aus dem Umfeld "Ostschweiz" zwingend direkt ab dem erweiterten Autobahnanschluss Glattbrugg zu erfolgen hat, ohne das kantonale und kommunale Netz zusätzlich zu belasten. Des Weiteren muss die heute mögliche Stadtentwicklung und bestehende Planungen mit der zugehörigen künftigen Verkehrsbelastung berücksichtigt werden.

Kostenfolgen für Gemeinden durch CST

Detailantrag 4

Die durch das Projekt CST entstehenden Mehrkosten in den Bereichen Verkehr, etc.. sind durch CST zu tragen.

Begründung

Aufgrund von CST zeichnet sich ab, dass künftig ein Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erforderlich sein wird. Diesbezüglich ist aus Sicht der Stadt Kloten das Verursacherprinzip einzuhalten und anzuwenden. Eine Umwälzung der Kosten für Verkehrsinfrastrukturausbauten, welche auf CST zurückzuführen sind, ist unbedingt zu vermeiden.

Städtebauliche Entwicklung

Detailantrag 5

Die Lager und Umschlagsanlagen von CST sind alle rein unterirdisch zu erstellen.

Begründung

Der Planungssperimeter des Hubs Opfikon befindet sich zwischen dem Wohnquartier Rohr/Platten und dem Bahnhof Balsberg. Deshalb wird eine oberirdische Lager- und Umschlagsanlage nicht gutgeheissen. Im direkten Austausch mit CST wurden nur unterirdische Anlagen vorgestellt, was vorzuziehen ist. Die unterirdischen Anlagen wären somit nach Aussage von CST auch für die unterirdische Erschliessung ab der Nationalstrasse N11 geeignet.

Verfahren

Detailantrag 6

Es ist klarer darzustellen/bzw. zu kommunizieren, welche Inhalte des Projekts CST auf Stufe Sachplan, welche auf Stufe Richtplan, welche auf Stufe PGV und welche auf kommunaler Stufe (BZO) geregelt werden.

Begründung

Insgesamt geht aus den Unterlagen zu wenig hervor, welche Inhalte auf Stufe Sachplan und welche auf Stufe Kanton/Gemeinde (Richtplan/BZO) geregelt werden müssen bzw. können. Im SUG werden Planungssperimeter für die Hubs festgesetzt. Es stellt sich die Frage, ob das Plangenehmigungsverfahren ausschliesslich für die Anlagen, welche im Zusammenhang mit CST stehen oder auch für andere nicht in Verbindung mit CST zu erstellende Bauvorhaben im Perimeter anzuwenden ist. Diese Klärung ist gerade im Hinblick auf die allfällige Übersteuerung der Bau- und Zonenordnung wichtig. Wie erwähnt, ist im Verfahren zu berücksichtigen, dass der Autobahnanschluss im Sachplan Nationalstrassen aufgenommen werden muss.

Beschluss:

1. Der Stadtrat genehmigt die Stellungnahme zur Anhörung "Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport".
2. Das Amt für Raumentwicklung wird gebeten, den Hauptantrag und die Detailanträge 1 bis 7 zu berücksichtigen und zu unterstützen.

Mitteilungen an:

- Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (per E-Mail an sachplan@bd.zh.ch)
- Zürcher Planungsgruppe Glattal, Gossweiler Ingenieure AG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf
- Stadt Opfikon (per E-Mail)
- Flughafen Zürich AG, Masterplanung (per E-Mail)
- Bereichsleiterin Lebensraum

Für Rückfragen ist zuständig: Bettina Wyss, Bereichsleiterin Lebensraum, 044 815 12 33, bettina.wyss@kloten.ch

STADTRAT KLOTEN


René Huber
Präsident


Thomas Peter
Verwaltungsdirektor

Versandt: 22. April 2024