

## REGIERUNGSRAT

1. März 2017

16.269

### **Interpellation Markus Lang, GLP, Brugg, Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden (Sprecher), vom 13. Dezember 2016 betreffend Beitritt des Kantons Aargau zur Projektträgerschaft des Transportsystems Cargo Sous Terrain; Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

#### **Vorbemerkungen**

Getreu dem Motto "Menschen oberirdisch – Güter unterirdisch" hat der Förderverein Cargo sous terrain (CST) ein neuartiges Konzept für die Güterverkehrslogistik entwickelt. Bis 2030 sehen die Initianten die Realisierung einer ersten Etappe zwischen Härkingen / Niederbipp und Zürich vor. Weitere Ausbauschritte sehen eine Netzerweiterung in Richtung Basel, Bern–Westschweiz, St. Gallen und Luzern vor.

An der Sitzung vom 23. November 2016 hat der Bundesrat vom Stand des Projekts Kenntnis genommen und das weitere Vorgehen festgelegt. Er ist bereit, das Projekt für ein neuartiges, unterirdisches Gütertransportsystem mit einem Spezialgesetz unter Bedingungen zu unterstützen. Eine finanzielle Beteiligung schliesst der Bundesrat aus.

#### **Zur Frage 1**

"Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zum Projekt CST?"

Der Regierungsrat ist grundsätzlich offen für visionäre Projekte, die den Kanton Aargau als Technologiestandort positionieren. Er sieht im Projekt Cargo sous terrain eine grosse Chance für die Bewältigung der künftigen Güterverkehrsströme. Die Initianten von CST gehen von einer Entlastungswirkung für das Nationalstrassennetz aus. Die im Auftrag des Bundes verfasste Studie zu den volkswirtschaftlichen Aspekten und Auswirkungen von CST schätzt den Entlastungseffekt, zumindest in der ersten Etappe, auf der A1 als nicht signifikant ein.

Nebst grossen Investitionen, die der Bau von CST auslöst, hätte das innovative Vorhaben eine grosse Strahlkraft und könnte den Technikstandort Schweiz und die Standortattraktivität des Kantons Aargau stärken. Räumlich könnte CST zu einer Bündelung der Logistikaktivitäten entlang der Achse der Hubs führen und damit einen effizienten Umgang mit potenziellen Logistikflächen fördern.

Das Projekt CST birgt aber auch Risiken. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Nationalstrasse A1 auf CST führt auf den Zulaufstrecken zu den Hubs als Zugangspunkten von CST zu Mehrverkehr und könnte erhebliche Investitionen in die Strasseninfrastruktur auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz zur Folge haben. Der Regierungsrat wird die Verkehrsproblematik bei den Hubs im weiteren Projektverlauf kritisch im Auge behalten.

Zudem kann CST zu einer Konkurrenzsituation in der Transportbranche führen, indem etablierte Verkehre kannibalisiert werden. So können zum Beispiel die Ertragskraft im Einzelwagenladungsverkehr geschwächt oder Angebote des kombinierten Verkehrs konkurrenziert werden.

Auf Ebene der Finanzen der öffentlichen Hand muss durch die Reduktion der Strassenverkehrsleistung mit entsprechend geringeren Einnahmen zum Beispiel bei der Mineralölsteuer und der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gerechnet werden. Beim Schienengüterverkehr besteht die Gefahr, dass der Einzelwagenladungsverkehr nicht mehr kostendeckend betrieben und vielleicht mit Abgeltungen unterstützt oder das Angebot redimensioniert werden muss.

## **Zur Frage 2**

"Wie soll die "aktive Auseinandersetzung" des Kantons mit CST im Detail ausgestaltet sein?"

Das Projekt CST ist aus privater Initiative entstanden. Der Kanton Aargau ist an diesem Projekt nicht beteiligt. Der Förderverein hat den Kanton bisher in unverbindlichen Gesprächen über die Pläne informiert. Aufgrund der vorliegenden Informationen ist zurzeit eine aktive Auseinandersetzung mit den Auswirkungen von CST auf den Kanton Aargau nur beschränkt möglich.

Zugang zu konkreteren Informationen, insbesondere quantitative Angaben, die den Machbarkeitsstudien zugrunde liegen, könnte der Kanton durch Mitgliedschaft im Förderverein erlangen. Damit könnte er auch aktiv auf die Projektausgestaltung Einfluss nehmen.

Der Regierungsrat gibt jedoch zu bedenken, dass dem Interesse am Projekt CST die Rolle als Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde gegenüberzustellen ist. Durch Mitgliedschaft im Förderverein würde der Kanton zum Projektträger. Diese Beteiligung wäre nach den Richtlinien zur Public Corporate Governance (PCG-Richtlinien) zu beurteilen. Aufgrund möglicher Interessenkonflikte, der Frage, ob es sich bei CST überhaupt um eine öffentliche Aufgabe handelt und Bedenken zur Konformität mit den PCG-Richtlinien ist aus Sicht des Regierungsrats eine klare Rollenteilung mit Beschränkung auf Bewilligungs- und Aufsichtsfunktionen geboten. Der Regierungsrat wird sich aber in den vom Bund eingeleiteten Gesetzgebungsprozess einbringen und die Interessen des Kantons vertreten.

## **Zur Frage 3**

"Welche Form der Zusammenarbeit zwischen Kanton und der Projektträgerschaft CST sieht der Regierungsrat vor?"

Da CST ein kantonsübergreifendes Projekt ist, koordiniert inzwischen die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) die Anliegen der Kantone mit den Projektträgern von CST und dem Bund. Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist aktuell der Delegierte innerhalb der BPUK und Mitglied des vom Bund eingesetzten "Sounding Boards". Derzeit steht in der BPUK zur Diskussion, eine Arbeitsgruppe mit Fachleuten aus den betroffenen Kantonen Zürich, Aargau, Solothurn und Bern zu bilden, welche sich mit den komplexen Fragen zu CST befassen und das Vorhaben fachlich begleiten.

#### **Zur Frage 4**

"Wie stellt der Kanton sicher, dass die Interessen der Aargauer Wirtschaft, namentlich auch der KMU, bei der Projektausgestaltung CST sichergestellt werden?"

CST ist eine private Initiative, die von Unternehmen des Detailhandels, der Logistik und weiteren Branchen lanciert wurde. Die Trägerschaft des Projekts wird zurzeit vom Förderverein CST wahrgenommen. Die bisherigen Abklärungen wurden vom Förderverein mit grösstenteils privaten Mitteln finanziert. Im Verlauf des ersten Halbjahrs 2017 soll der bestehende Förderverein in eine Aktiengesellschaft überführt werden.

Nach Kenntnis des Regierungsrats sucht der Förderverein eine breite Abstützung des Vorhabens in der Wirtschaft und führt Gespräche mit interessierten Kreisen. Demnach besteht für die Aargauer Wirtschaft die Chance, sich direkt zu engagieren und die Interessen bei der Projektausgestaltung von CST einzubringen.

#### **Zur Frage 5**

"Welche Auswirkungen auf das lokale und regionale Strassennetz sieht der Regierungsrat im Bereich der Zwischenhubs?"

Laut eigenen Angaben der Initianten bringt CST bereits auf der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen/Niederbipp und Zürich eine Entlastung von 20 % des Schwerverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz (Nationalstrasse A1).

Angaben über die Auswirkungen auf das lokale und regionale Strassennetz machen die Initianten keine. Es ist jedoch kaum von der Hand zu weisen, dass eine Verkehrsverlagerung von der A1 auf CST auf den Kantons- und Gemeindestrassen im Umfeld der Hubs Suhr, Hunzenschwil und Spreitenbach zu Mehrverkehr führen wird. Quantitative Aussagen sind mangels Studien zu diesen Hubstandorten noch nicht möglich. Der Kanton Aargau hat jedoch das Vorlegen von quantitativen Angaben von CST gefordert und wird nach deren Vorliegen eine Einschätzung vornehmen.

#### **Zur Frage 6**

"Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass CST und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sich optimal ergänzen?"

Im Sinne der Sicherstellung der Versorgung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur kann CST als sinnvolle und eventuell sogar optimale Ergänzung angesehen werden.

#### **Zur Frage 7**

"In welchem Umfang muss die Verkehrsinfrastruktur als Folge von CST angepasst und ergänzt werden?"

Da der induzierte Verkehr und seine lokalen Auswirkungen noch nicht bekannt sind, kann der Anpassungsbedarf der Strasseninfrastruktur nicht abgeschätzt werden. Der Regierungsrat vertritt die Meinung, dass das Projekt CST nicht isoliert als Tunnel und Hubs betrachtet werden darf. Standorte mit täglich über 200 Last- oder Lieferwagenfahrten (100 Zu- und 100 Wegfahrten) bedürfen laut Richtplanbeschluss S 3.1 einer Bezeichnung im Nutzungsplan. Eignungskriterien sind unter anderem eine angemessene Erschliessung, ohne dabei Wohngebiete übermässig zu belasten, sowie ausreichende Strassenkapazitäten.

### **Zur Frage 8**

"Welche Auswirkungen/Entlastungen sind betreffend der Entwicklung im Güterverkehr im Allgemeinen durch CST zu erwarten?"

Die grösste Auswirkung im Kanton Aargau dürfte die Verkehrsverlagerung von den Nationalstrassen auf CST sein. Ob und wie stark sich das Güterverkehrsaufkommen infolge CST verändern wird, kann aufgrund der bisher vorliegenden Informationen nicht beurteilt werden.

### **Zur Frage 9**

"Sind zur Realisation Richtplanänderungen nötig? Wenn ja, welche?"

Raumwirksame Vorhaben sind im Richtplan aufzunehmen. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass CST – zumindest die Hubs – im Richtplan aufgenommen werden muss. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass es sich bei den Hubs um vom Richtplanbeschluss S 3.1 erfasste Standorte mit hohem Güterverkehr handelt. Für entsprechende Standorte setzt der Richtplan eine ausdrückliche Bezeichnung in der Nutzungsplanung voraus. Der Kanton wird in seiner Funktion als Genehmigungsbehörde kommunaler Nutzungspläne darauf achten, dass die Gemeinden kantonale und regionale Interessen angemessen berücksichtigen. Konkrete Aussagen sind erst möglich, wenn auch das Projekt CST konkreter vorliegt.

Wie in den Vorbemerkungen dargelegt ist, beabsichtigt der Bundesrat bereits, das Projekt für ein neuartiges, unterirdisches Gütertransportsystem mit einem Spezialgesetz zu unterstützen. Mit diesem könnte – analog zum Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz – anstelle von kantonalen und kommunalen Vorschriften für den Bau des gesamten Projekts eine einheitliche Rechtsgrundlage zur Anwendung kommen. Dies würde es den Projektträgern erleichtern, die Planungs- und Bewilligungsphase voranzutreiben.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'118.–.

### **Regierungsrat Aargau**