

V2404 Interpellation (Grüne/Junge Grüne) „Cargo Sous Terrain in Köniz“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Güter- und Logistikverkehr ist für viele Branchen unverzichtbarer Teil des Wirtschaftens, die damit einhergehenden Herausforderungen für Gesellschaft und Umwelt (u.a. mit zunehmender Relevanz von Onlinebestellsystemen) nehmen jedoch stetig zu. Mit Cargo Sous Terrain (CST) besteht ein Projekt für ein unterirdisches Logistiksystem, das in einem ersten Schritt Härkingen und Zürich verbinden soll¹. Der Kanton Bern hat in einer Studie die Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft von verschiedenen Linienführungen von Cargo Sous Terrain untersuchen lassen. Der Kanton erläutert zusammenfassend, «dass eine Streckenerweiterung nach Bern, Biel und Thun grundsätzlich wirtschaftlich betrieben werden kann und eine Erschliessung von Bern, Biel und Thun ermöglicht.»² Die Studie zeigt zudem auf, dass «das erwartete Aufkommen in der Stadt Bern von über 3 Mio. t im Vollausbau im Jahr 2050 mehrere CST-Hubs im Stadtgebiet erfordert. Zur Vermeidung von Transitgüterverkehr sind verteilte periphere Standorte in gut erschlossenen Industriezonen vorteilhaft.»³ Andererseits gibt es auch kritische Stimmen, die die finanzielle Machbarkeit des Projekts anzweifeln⁴. Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. War Köniz in die bisherigen Abklärungen des Kantons involviert oder beabsichtigt, sich für die weiteren Schritte zu involvieren?
2. Was für Chancen und Risiken sieht der Gemeinderat für Köniz im Zusammenhang mit dem Projekt Cargo Sous Terrain?
3. Ist bereits klar, wo im Raum Bern mögliche Standorte für Umschlag-Hubs sind?
4. Sieht der Gemeinderat Möglichkeiten für eine direkte Anbindung von Köniz?
5. Falls ja, welche Standorte in Köniz kommen aus Sicht des Gemeinderats in Frage?
6. Wie würde die Feinverteilung in Köniz erfolgen?
7. Was für Alternativen zu diesem Grossprojekt sieht der Gemeinderat für eine platzsparende Güterverteilung in Köniz?

Eingereicht

06.05.2024

Unterschrieben von 23 Parlamentsmitgliedern

David Müller, Dominik Fischli, Simon Stocker, Mayra Faccio, Géraldine Boesch, Ursina Lehner, Franziska Adam, Brigitte Rohrbach, Bülent Celik, Sandra Röthlisberger, Casimir von Arx, Fabienne Marti, Michael Gerber, Roland Akerert, Matthias Müller, Andreas Hauser, Toni Eder, Katja Streiff, Jürg Mosimann, Christina Aebischer, Laura Hoffmann, Lukas Erni, Monika Röthlisberger

¹ Cargo Sous Terrain, [Unterirdisches digitales Logistiksystem - Cargo sous terrain \(cst.ch\)](https://www.cst.ch)

² Kanton Bern (8.4.2024), *Cargo sous terrain: Studienergebnisse zur künftigen Verlängerung des Streckennetzes*. [Kurzmitteilungen der Kantonsverwaltung \(be.ch\)](https://www.kantonbern.ch/kantonsverwaltung/aww/kurzmitteilungen)

³ Cargo Sous Terrain AG (06.12.2023), *Cargo Sous Terrain (CST) im Kanton Bern - Ergebnisbericht zur Detailstudie*. <https://www.weu.be.ch/content/dam/weu/dokumente/awi-ava/de/wirtschaft-arbeit/wirtschaftsstandort/AWI-cargo-sous-terrain-ergebnis-DE.pdf>

⁴ Blick (28.04.2024). Logistiker verlieren Glauben an Cargo Sous Terrain. <https://www.blick.ch/wirtschaft/steht-die-post-beim-megaprojekt-vor-dem-absprung-logistiker-verlieren-glauben-an-cargo-sous-terrain-id19683663.html>

Antwort des Gemeinderates

Frage 1: War Köniz in die bisherigen Abklärungen des Kantons involviert oder beabsichtigt, sich für die weiteren Schritte zu involvieren?

Die Gemeinde Köniz war in die bisherigen Abklärungen des Kantons betreffend des Vorhabens Cargo Sous Terrain nicht involviert. Die urbanen Gemeinden inkl. Köniz wurden jedoch in die Erarbeitung der kantonalen Grundlage von 2021 (Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept) einbezogen und konnten sich im Rahmen der Vernehmlassung des Städteverbands zum Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr äussern.

Falls das Projekt Cargo Sous Terrain erfolgreich startet und in Zukunft nach der aktuell beabsichtigten ersten Etappe im Grossraum Zürich-Härkingen auch Planungen für den Grossraum Bern in Angriff genommen werden, beabsichtigt Köniz, sich im Rahmen kantonalen und regionaler Koordination aktiv zu involvieren.

Frage 2: Was für Chancen und Risiken sieht der Gemeinderat für Köniz im Zusammenhang mit dem Projekt Cargo Sous Terrain?

Als Chance eines unterirdischen Güterverkehrs sieht Köniz wie andere städtische Gemeinden auch eine mögliche Bündelung des Güterverkehrs und die Entlastung bestehender oberirdischer Infrastrukturen. Als Risiken werden neben der baulichen Auswirkung des Projekts (Grundwasserströme dürfen nicht tangiert werden) die Folgen der "letzten Meile" um die Umschlagsanlagen (die Hubs) betrachtet: lokaler Lärm, Umweltschutz, Strassenbeanspruchung und noch unregelte Finanzierung der lokalen Erschliessungen.

Frage 3: Ist bereits klar, wo im Raum Bern mögliche Standorte für Umschlag-Hubs sind?

Ja, in der 2023 erschienenen und im Vorstosstext bereits erwähnten Studie von CST im Auftrag des Kantons Bern werden als mögliche Standorte im Raum Bern je ein Hub östlich und westlich der Aare genannt. Für Köniz allenfalls relevant ist die westliche Lage. Hier werden die "Standorte Bern Weyermannshaus und Bern Ausserholligen identifiziert: Der Standort Weyermannshaus ist aufgrund seiner randlichen Lage im Grundwassergebiet klar zu bevorzugen, während Letzteres für die Erschliessung des Standorts Ausserholligen zwingend durchquert werden müsste. Das Entwicklungsgebiet Niederbottigen liegt ausserhalb des Staugürtels und ist für die Verbesserung der City Logistik wenig geeignet."⁵

Frage 4: Sieht der Gemeinderat Möglichkeiten für eine direkte Anbindung von Köniz?

Aufgrund der oben genannten möglichen Lage eines allfälligen Standorts im Grossraum Bern westlich der Aare ist eine Anbindung von Köniz an einen Hub von Cargo Sous Terrain möglich. Dies betrifft sowohl Ausserholligen als auch das Weyermannshaus, die sich beide in nächster Nähe zur Gemeindegrenze befinden. Sogar das als weniger geeignet bezeichnete Niederbottigen wäre nahe gelegen.

Frage 5: Falls ja, welche Standorte in Köniz kommen aus Sicht des Gemeinderats in Frage?

Vor einer allfälligen Äusserung zu einem potenziellen Standort müssten vorgängig noch fundierte und vertiefte Abklärungen erfolgen, um die möglichen Vor- und Nachteile einer unterirdischen Güterbahn zu analysieren, und um mögliche Nutzen und die oben genannten Risiken für die Gemeinde gegeneinander abzuwägen.

Ein Standort für einen Hub von Cargo Sous Terrain müsste aus heutiger Sicht des Gemeinderats nicht unbedingt direkt auf Gemeindegebiet liegen. Der Güterverkehr in Köniz ist nicht nur kommunal, sondern auch regional und kantonal zu koordinieren. Wichtig für Köniz wäre die Nähe zu den relevanten Industriearealen im Wangental und Liebefeld. Beide aus heutiger Sicht machbaren Standorte westlich der Aare erfüllen dieses Kriterium, so dass die zu erwartenden Fahrten der letzten Meile möglichst kurz ausgestaltet werden könnten.

⁵ Cargo Sous Terrain AG (2023:11f), Cargo Sous Terrain (CST) im Kanton Bern - Ergebnisbericht zur Detailstudie.

Frage 6: Wie würde die Feinverteilung in Köniz erfolgen?

Diese Frage ist zurzeit noch kaum beantwortbar. Einige Hinweise dazu finden sich im bereits erwähnten Kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept von 2021: Neben technischen Massnahmen (emissionsarme, klimaverträgliche Fahrzeuge und Verladeinfrastrukturen) sind organisatorische Massnahmen erforderlich, um den Güterverkehr auf der letzten Meile zukunftsfähig zu gestalten. Dabei spielen Hubs eine wichtige Rolle, und zwar sowohl bahnerschlossene City Hubs als auch mögliche Mikro-Hubs in den Ortszentren (B2B) oder Quartieren (B2C).⁶ Das Thema der letzten Meile (Feinverteilung) soll basierend auf der geplanten Umsetzung des Könizer Klima-Massnahmenpakets in einem Themenfeld "Logistik und Güterverkehr" als neue Aufgabe der Abteilung Verkehr und Unterhalt aufgenommen werden. Erste konzeptionelle Arbeiten dazu sollen im nächsten Jahr aufgenommen werden. Sie sind aber stets im Rahmen der regionalen und kantonalen Koordination zu führen.

Frage 7: Was für Alternativen zu diesem Grossprojekt sieht der Gemeinderat für eine platzsparende Güterverteilung in Köniz?

Das Thema einer koordinierten und damit effizienten, platzsparenden Güterverteilung beschäftigt praktisch sämtliche Akteure in Siedlungsräumen und -zentren der Schweiz und auch weltweit seit Langem.⁷ Verallgemeinernd lässt sich sagen, dass a) die Bündelung von Transporten (wie es Cargo Sous Terrain auch will) der vielversprechendste Ansatz ist, und b) diese Herausforderung gewaltig ist, da der Logistikmarkt zum Einen ein weltweiter und aufgrund des Preisdrecks bereits hocheffizienter Megamarkt ist, und zum Anderen sich die Frage nach der Intensität (einsetzbare Ressourcen) und Legitimation eines allfälligen staatlichen Eingriffs stellt. Als wichtigste Handlungsfelder der öffentlichen Hand werden dabei genannt: Planungsinstrumente, Bewilligungen, Infrastrukturen, Regulierungen, Verkehrsmanagement, Anreize, Ausbildung und Information, Kooperationen, Vorbildrollen, Forschung und Entwicklung sowie Monitoring/ Controlling.⁸

Fazit

Gemäss den beteiligten Akteuren sowie der aktuellen Berichterstattung über das Projekt Cargo Sous Terrain dürfte es noch länger dauern, bis konkretere Planungen für eine allfällige zweite Etappe eines unterirdischen Güterverkehrssystems in Angriff genommen werden. Für den Kanton Bern und den Grossraum Bern liegen mit den erwähnten Studien und den Richtplananpassungen 2022 die aktuell nötigen Grundlagen bereits vor. Sollte eine zweite Etappe von Cargo Sous Terrain und damit ein Anschluss des Grossraums Bern inklusive Köniz an ein unterirdisches Güterverkehrssystem dann konkreter werden, würde Köniz – vermutlich unter Federführung des Kantons Bern sowie der Regionalkonferenz Bern Mittelland – sich umgehend und intensiv in die Planungsarbeiten einbringen.

Köniz, 07. August 2024

Der Gemeinderat

⁶ B2B: Business to business (kommerzieller Güterverkehr), B2C: Business to customer (Güterverkehr mit privaten Empfängern/ Kunden).

⁷ Vgl. auch Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2021): Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf> ; sowie Nationales Forschungsprogramm NFP 54: Güterverkehrsplanung in städtischen Gebieten. Planungshandbuch. https://www.rapp.ch/sites/default/files/uploads/2018-06/RT-NFP54_Handbuch_Gueterverkehr.pdf

⁸ NFP 54 (2013:45f) und ARE (2021:89f).