



Sechs Fragen zu Cargo sous terrain

Fast unbemerkt bahnt sich im Untergrund Neues an: Mit Sondierbohrungen wurde bereits ergründet, ob eine unterirdische Güterbahn das Mittelland mit Opfikon verbinden kann. Nun will die Klotener Gemeinderätin Sandra Eberhard (SVP) Genaueres wissen.

Daniel Jaggi und Roger Suter

Die Bohrtürme waren klein im Vergleich zu den Anlagen, welche die **Nagra** fürs **Atom-Endlager** benutzte. Sie müssen auch weniger tief bohren, denn die Tunnel, für welche die Probebohrungen vorgenommen wurden, liegen «nur» zwischen 50 und 80 Meter unter der Erdoberfläche. Gebohrt wurde deshalb bis in eine Tiefe von 100 Metern, auch am Flughafen («Stadt-Anzeiger» vom 25. Mai 2023). Inzwischen sind die Bohrtürme wieder verschwunden und es ist ruhiger geworden um das Projekt «Cargo sous terrain (CST)». Doch schon in sieben Jahren soll die erste Teilstrecke von Härkingen nach Zürich in Betrieb gehen. Der Flughafen wird mit einem Nebenarm ebenfalls angeschlossen. Wo genau die Lade- und Entladestation dereinst gebaut wird, wollen die Planer noch nicht sagen. Hinter vorgehaltener Hand wird von einem Zugang zum unterirdischen Güterbahnsystem beim Hotel Mövenpick in Opfikon gesprochen, wo noch freie Flächen verfügbar sind.

Noch sehr viele offene Fragen

Rund um das Megaprojekt gibt es noch sehr viele Fragen. Die SVP-Fraktion im Klotener Gemeinderat hat einen Teil davon nun aufgenommen und in einer von Sandra Eberhard kürzlich eingereichten Interpellation formuliert. Im Zentrum der sechs Fragen stehen vor allem die verkehrstechnischen Auswirkungen auf die Flughafenstadt; vor allem die möglichen Auswirkungen der Feinverteilung der Güter auf das Klotener Strassennetz, insbesondere auf die Flughofstrasse und Schaffhauserstrasse. Eberhard will weiter wissen, wie die Verkehrsplanung für die Feinverteilung aussieht und ob für die Bewilligung des sogenannten Verlade-Hubs eine solche massgeblich oder zumindest notwendig ist. Die SVP-Gemeinderätin interessiert auch, wie weit die

Planung in Opfikon schon fortgeschritten und wie realistisch die Umsetzung in der Nachbargemeinde ist. Ferner, ob der Hub-Standort bereits im Richtplan Opfikons aufgenommen wurde und ob eine separate Ein- und Ausfahrt der Autobahn direkt zum Hub-Gelände realisierbar wäre. Ebenso, ob der Klotener Stadtrat angefragt wurde, ob ein Hub auf Klotener Boden realisiert werden kann «und welche Argumentation er dafür oder dagegen beschlossen hat».

Opfikon: Treffen im März

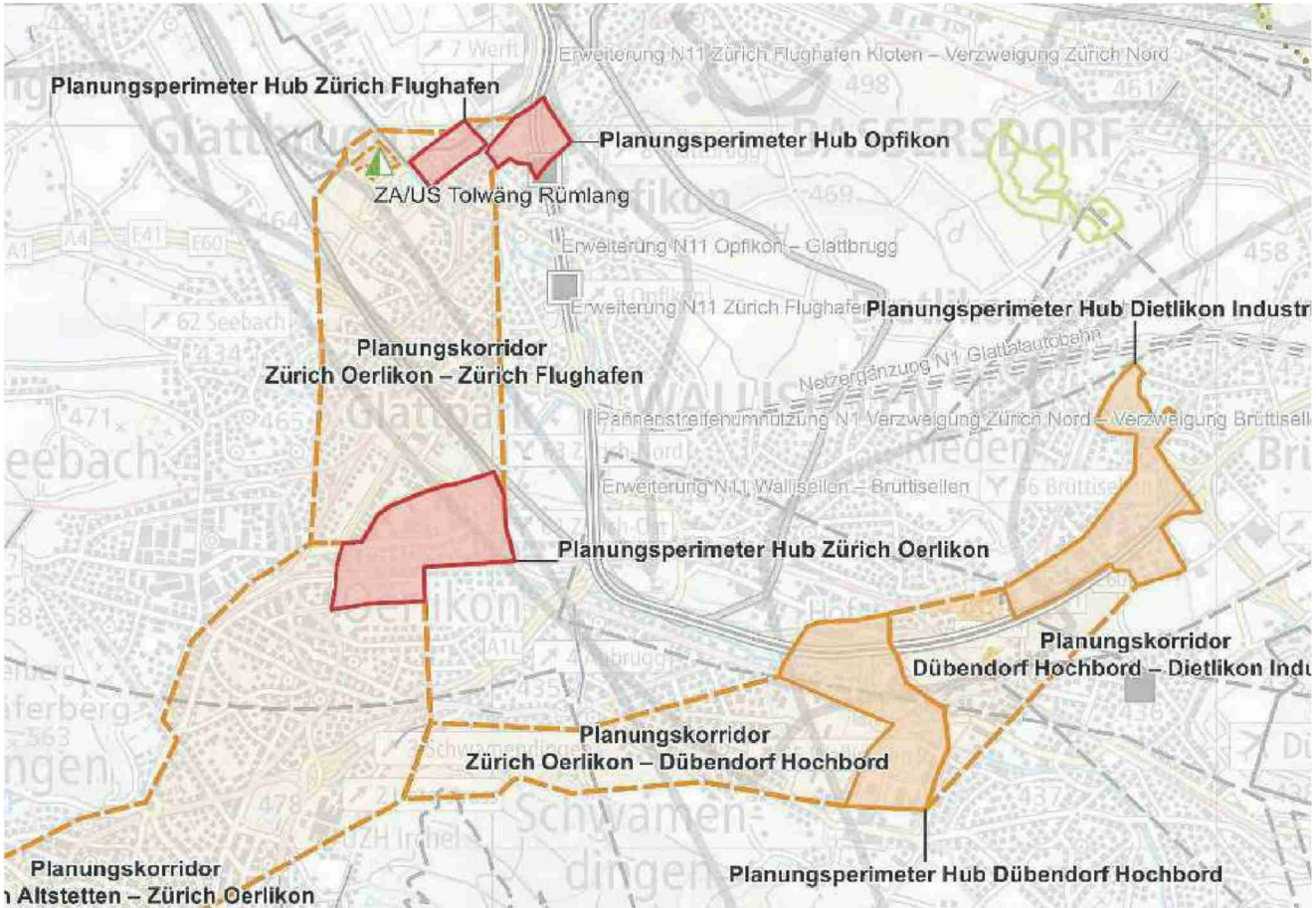
Die Stadt Opfikon trifft sich Mitte März wieder mit den Verantwortlichen von Cargo sous terrain, um Fragen zu klären und die Vernehmlassung vorzubereiten. Diese wird im März und April erfolgen, wobei die betroffenen Gemeinden ihre Stellungnahmen dem Kanton übermitteln. Dieser wird sie sammeln und dann dem zuständigen Bundesamt für Verkehr weiterleiten.

Auch wenn beim Projekt noch vieles unklar ist oder vorerst nicht gesagt wird, gehen die Arbeiten derweil mit Hochdruck weiter. So soll mit den Erkenntnissen aus den Probebohrungen das Bewilligungsverfahren nun vorangetrieben werden. Konkret ging es bei den Probebohrungen darum, herauszufinden, wie sich der Untergrund genau zusammensetzt, wo die Grundwasserreservoirs verlaufen und welche weiteren baurelevanten Eigenschaften bestehen, schreibt die CST AG. Damit lasse sich die Planung für die erste Teilstrecke konkretisieren und so die Bewilligungsverfahren vorantreiben, damit «das Logistiksystem zur Entlastung der Transportwege und zur Steigerung der Lebensqualität wie geplant 2031 in Betrieb gehen kann».

Mit den Daten wird aber erst ein Vorprojekt entwickelt, das man bei den verschiedenen Instanzen von Bund und

Kantonen zur Genehmigung einreichen kann. Deshalb sind die Bohrlöcher auch noch kein Vorentscheid über die genaue Streckenführung. Diese werde erst im Rahmen der kommenden Sach- und Richtplanverfahren bestimmt.

Das eidgenössische Parlament hatte bereits im November 2021 die gesetzlichen Grundlagen für diese neue Art des Gütertransports geschaffen.



In diesen Korridoren könnte der Tunnel verlaufen. Rot markiert sind mögliche Gebiete für einen Anschluss, «Hub» genannt.

ILLUSTRATION BAV

Ein privates Projekt für alle

Träger von Cargo sous terrain ist die Cargo sous terrain AG. Sie bildet die Dachorganisation von zahlreichen Schweizer Firmen der Transport-, Logistik-, Detailhandels-, Finanz-, Versicherungs-, Telekom- und Energiebranche, von der Swisscom über Migros, Coop, ZKB und Mobiliar bis SBB und Post. Sie sind als Investoren, Aktionäre und Projektpartner an der Umsetzung von CST beteiligt. ■