

# Testplanung All-Gäu

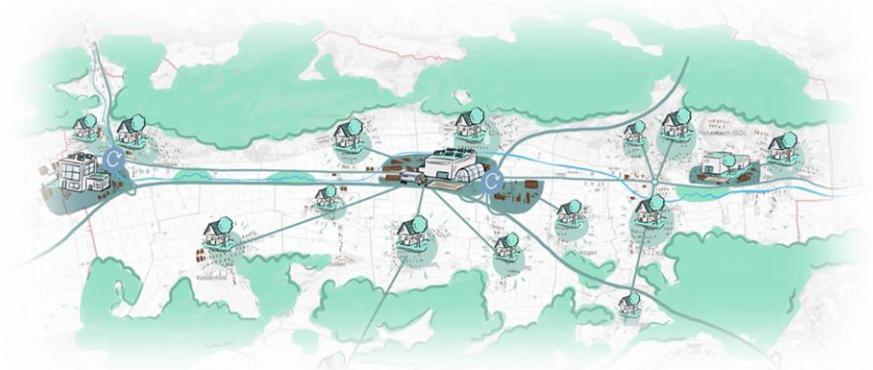
Informationsveranstaltungen Testplanung

Bearbeitungsteam EBP mit Fachleitung Verkehr / Mobilität

Karin Bächli

Jonas Hunziker

Tobias Tschopp



# Fragestellungen EBP

---



ERO+



Alternativen zur ERO+



Cargo sous terrain

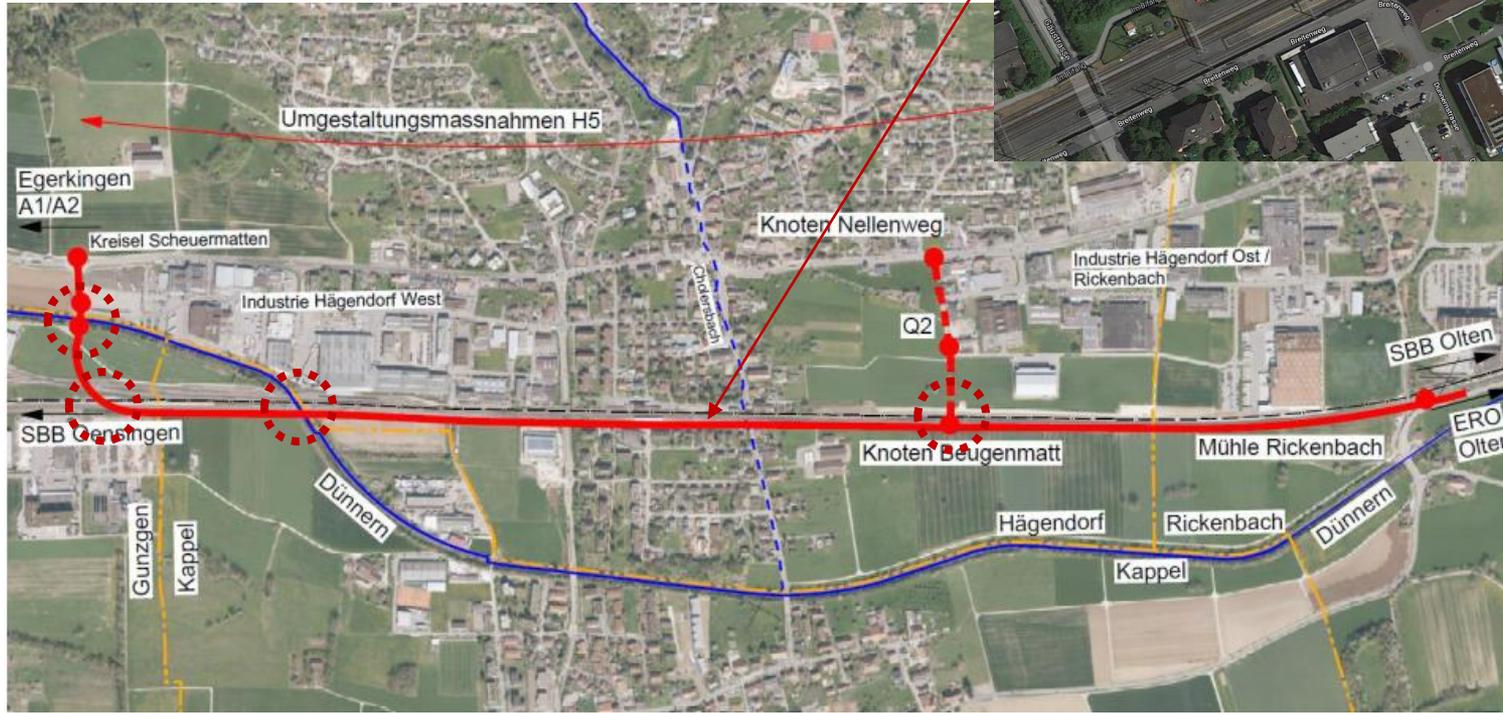


Energiepärke

## Was kann die ERO+ leisten und was sind mögliche Alternativen?

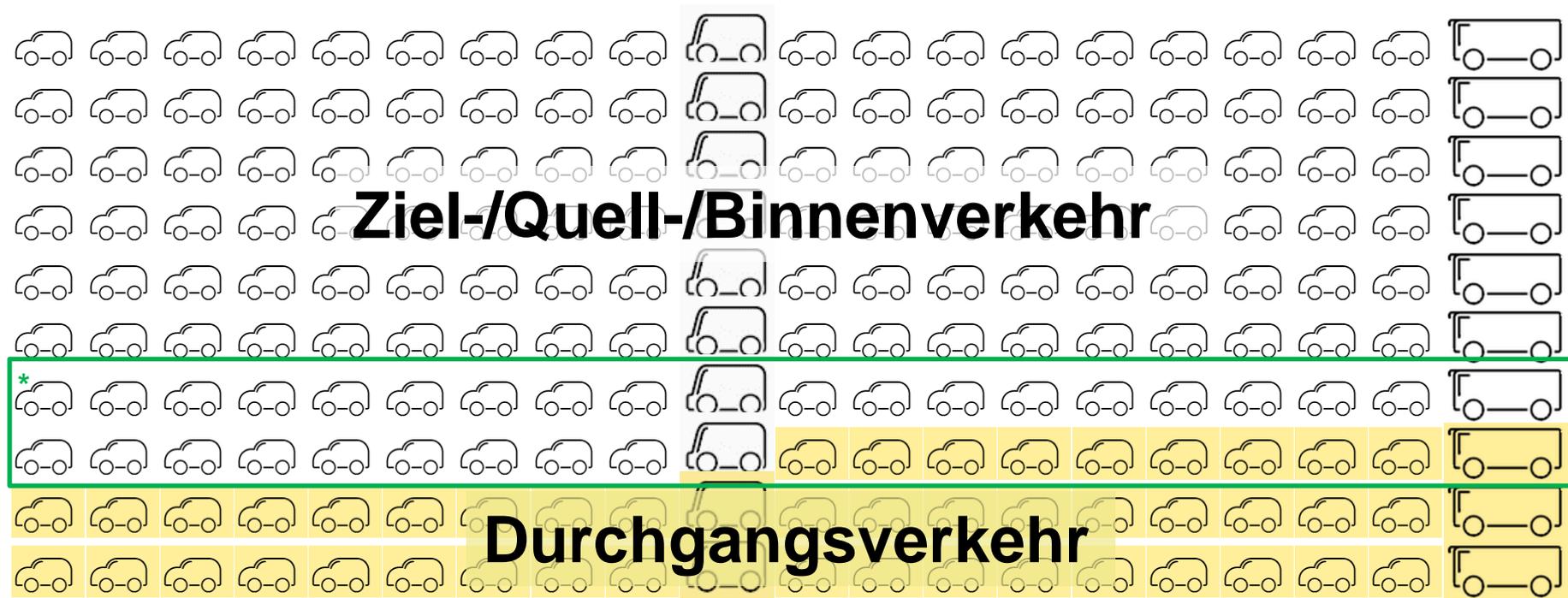


# ERO+

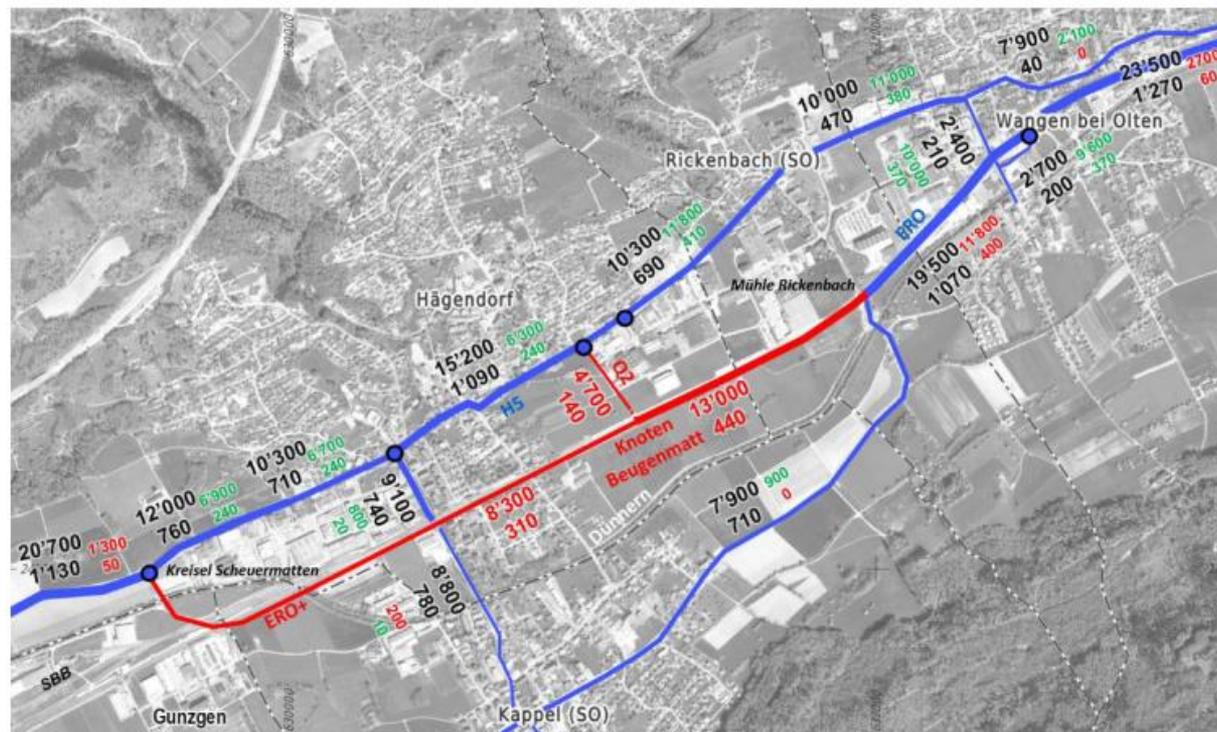


Quelle: Umfahrung Hägendorf-Rickenbach. Vorprojekt, Technischer Bericht, 2016

# Verkehrsanalyse



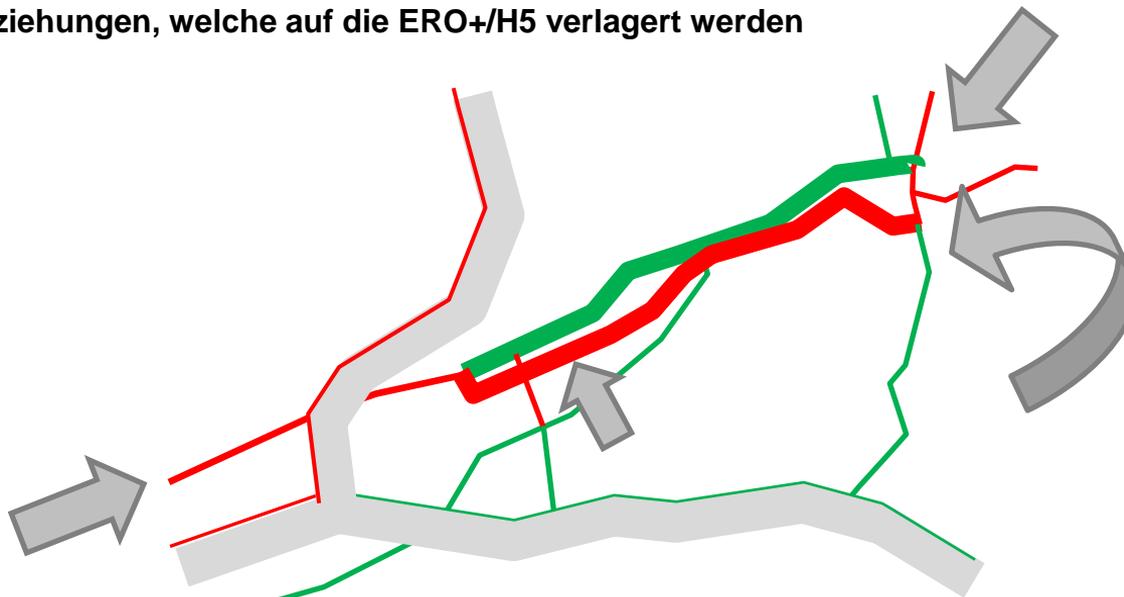
# Verkehrsanalyse ERO+



Quelle: Umfahrung Hägendorf-Rickenbach. Vorprojekt, Technischer Bericht 2016, Verkehrszahlen 2030

# Verkehrsanalyse ERO+

Verkehrsbeziehungen, welche auf die ERO+/H5 verlagert werden



# Chancen & Risiken ERO+

---

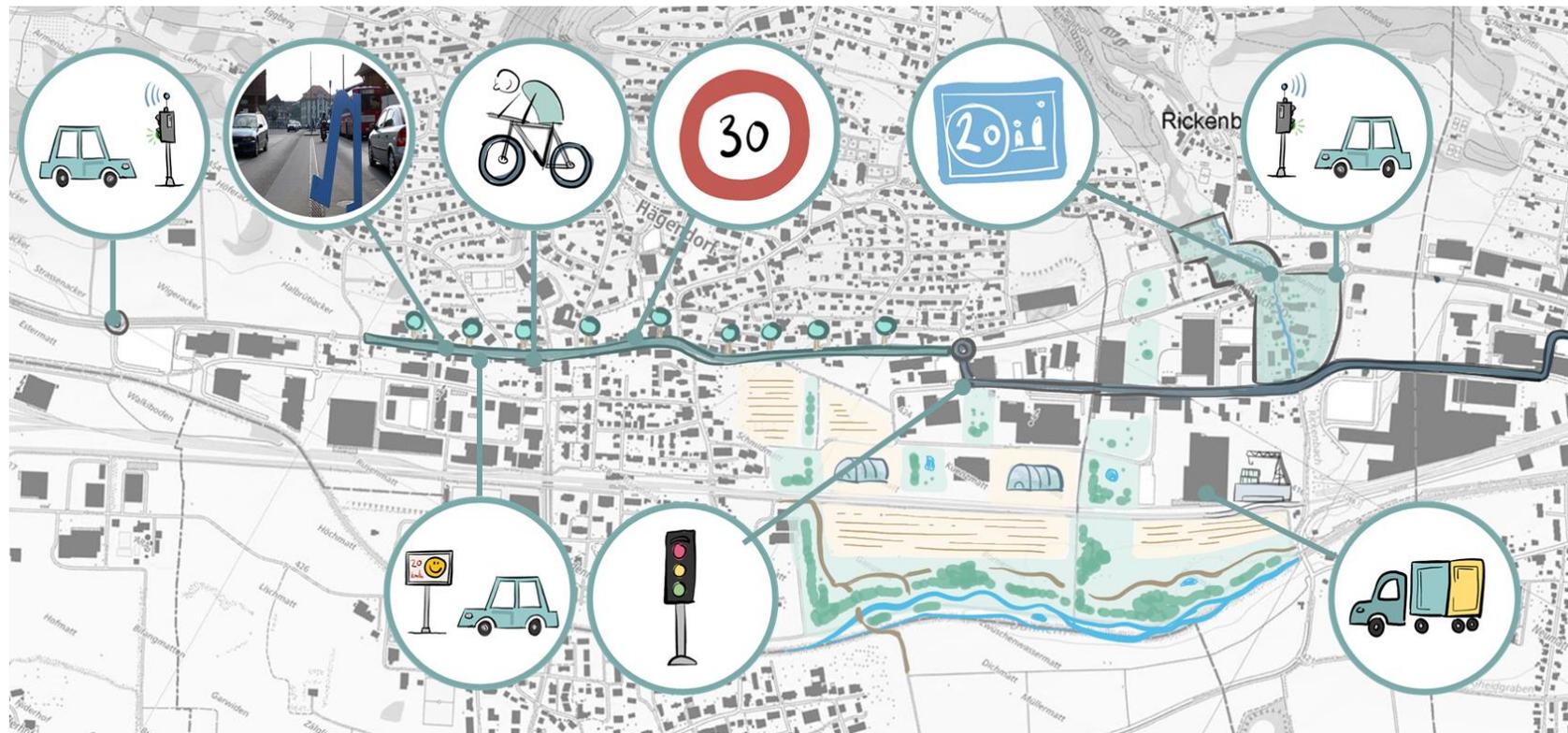
## Chance

- Verkehrsentslastung Ortsdurchfahrten Hägendorf, Rickenbach, Kappel
- Aufwertungspotenzial Ortskern Rickenbach
- Verbesserte Erreichbarkeit Arbeitsplatzgebiet Hägendorf Ost/Rickenbach und Hägendorf West
- Verbesserung Fahrplanstabilität öV
- Verbesserung Fuss- und Veloverkehr in Rickenbach (H5)

## Risiken

- Verlagerungswirkung in den Ortskernen Hägendorf und Kappel zu gering zur Reduktion der Trennwirkung
- Beeinträchtigung Landschafts- und Ortsbild (insb. in Hägendorf), Eingriffe in die Umwelt/Grundwasser
- Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Rebound-Effekte: Zusätzliche Attraktivierung der Achse Oensingen-Olten (H5/ERO+) und somit Zunahme des Durchgangverkehrs
- Strassenausbau kann attraktivitätssteigernde Wirkung für Ziel-/Quell- und Binnenverkehr sowie Logistik haben

# Alternativen zur ERO+



# Strassenraumgestaltung Hägendorf



Köniz Zentrum: Vor- und Nachher, DTV 21 000



Fislisbach Vor- und Nachher, DTV 17 000



# Strassenraumgestaltung Rickenbach



## Was sind die Chancen und Risiken von Cargo sous terrain (CST) für die Region Gäu?



Wirtschaft

# Güter-U-Bahn einen Schritt weiter - jetzt stellen betroffene Dörfer Ansprüche

Visionäres Projekt Der Ständerat unterstützt das ehrgeizige Vorhaben, das die Schweiz hinsichtlich Verkehr, Lärm und CO2-Emissionen entlasten soll. Doch die Gemeinden der Region erwarten Entschädigungen.

Philipp Felber-Eisele

Die Landschaft ist geprägt von Lärm. Selbst mitten im Wald, an den Hängen des Jurasüdfusses, ist das Rauschen der Autobahn zu vernehmen, leise, aber doch stets präsent. Dort, wo sich die Autobahnen Richtung Bern, Basel, Zürich und Luzern kreuzen, liegen Dörfer, welche die Schweiz vor allem aus den Staumeldungen kennt. Oensingen, Härkingen, Egerkingen. Genau in der Gegend - dem solothurnischen Gäu - soll sich künftig auch Cargo Sous Terrain ansiedeln.

Die Güter-U-Bahn Cargo Sous Terrain ist die grosse Vision in der Logistik: Sie soll Güter von A nach B umweltfreundlich und staufrei transportieren. Die Startetappe führt aus dem Gäu nach Zürich. 2031 soll sie bereits gebaut und in Betrieb sein. Im Vollausbau sollen die Tunnel von Genf bis St. Gallen und Basel nach Luzern führen. Dabei immer im Zentrum: das Gäu. Gleich drei sogenannte Hubs, also dort, wo die Güter in den Untergrund gebracht werden, sind derzeit in der Region geplant.

«Eine visionäre Idee», so bezeichnet Egerkingens Gemeindepräsidentin Johanna Bartholdi das Vorhaben. «Wir werden wohl nicht darum herumkommen, so unsere Strassen in der Schweiz zu entlasten», sagt sie.

### Grosser Nutzen für alle, Nachteile für die Region

Was Bartholdi anspricht: Cargo Sous Terrain kann potenziell die Strassen entlasten. Denn die Prognosen gehen von steigendem Güterverkehr aus, und das nicht nur wegen des wachsenden Onlinehandels. Vor diesem Hintergrund kann die geplante Güter-U-Bahn Engpässe entschärfen oder zumindest abfedern.

Für Fabian Gloor, Gemeindepräsident von Oensingen, ist deshalb klar: «Das Projekt hat grosse Vorteile. Gerade wenn wir auf die ganze Schweiz schauen.» Lärm, Verkehr, CO2: All das könnte reduziert werden. So positiv das Projekt für die Schweiz ist, für die Region selbst befürchtet Gloor Nachteile - vor allem noch mehr Verkehr. «Wir sind nun mal das Versorgungs-Valley der Schweiz. Und übernehmen da eine wichtige Aufgabe für die ganze Schweiz», so Gloor. Doch damit seien neben Vorteilen auch Unannehmlichkeiten verbunden: «Die Logistikfirmen, die sich hier ansiedeln, sind in den wenigsten Fällen gute Steuerzahler», so Gloor. Die Wertschöpfung für die Region sei damit überschaubar.

Das Versorgungs-Valley also, angelehnt an das Silicon Valley. Man könnte es auch «Lagerhalle der Nation» nennen. Zwischen den Dörfern, direkt an der Autobahn und den Bahngleisen, reiht sich Halle an Halle. H&M, Migros, Logistikkriese Planzer: Sie alle haben sich in der Gegend niedergelassen. Die Post ist mit einem Brief- und einem Paketzentrum in der Region vertreten.

Wo die Reise hingehit, ist klar: Die Region wird über kurz oder lang noch stärker im Fokus der Logistikbranche sein. Gerade wenn Cargo Sous Terrain kommen wird.

### «Übernehmen eine Aufgabe für die ganze Schweiz»

«Werden die Hubs bei den bestehenden Niederlassungen von Logistikern gebaut, verschwindet ein Teil des Verkehrs dieser Firmen. Dafür müssen andere ihre Ware dorthin bringen», sagt Härkingens Gemeindepräsident Daniel Nützi. Sprich: Die Güter-U-Bahn verlagert Transporte weg von der Region. «Das ist immer gut. Das freut jeden. Und weil der Transport unter dem Boden geschieht, sieht man ihn auch nicht mehr.

## Schweiz

Neue Zürcher Zeitung

# id völlig überrasser

en Franken in die unterirdische Güterbahn Cargo.



«Die Wirtschaftlichkeit von Cargo Sous Terrain ist noch nie seriös durchgerechnet worden», sagt Nils Planzer. JULIA GRUBISCHKE/REUTERS/GETTY IMAGES

## Deshalb steht die Verkehrsbranche nicht hinter Cargo Sous Terrain

Eine Gruppe von Unternehmen will den Güterverkehr in den Untergrund verlegen. Doch in der Verkehrs- und Logistikbranche hält man nicht viel vom visionären Projekt.

David Vonplon

18.04.2019, 05.30 Uhr



© Nils in Design/KILLIX Khosa

Trotzdem sind die Projektverantwortlichen optimistisch, dass die Finanzierung für die erste Teiletappe – gut 3 Milliarden Franken – bis Ende 2022 steht. Jedem ist es selber überlassen, in das Projekt zu investieren. Als ich allerdings vernahm, dass die Pensionskasse der Migros dabei ist, bin ich erschrocken. Unsere Pensionskasse würde kei-

# CST: Standorte



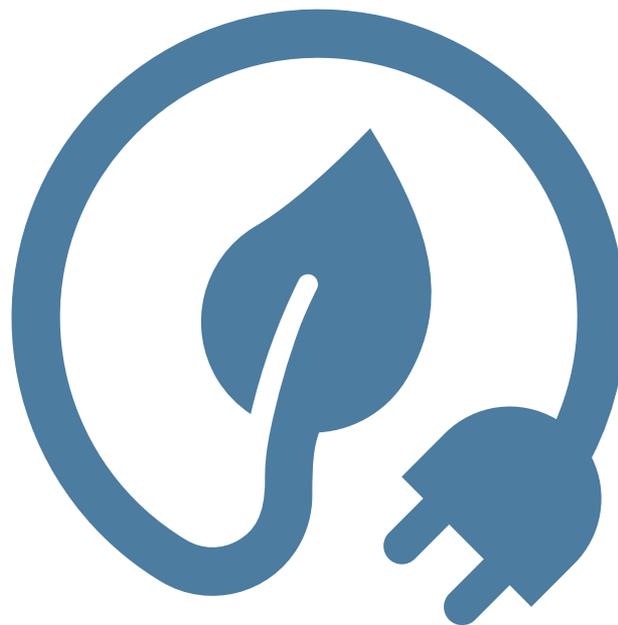
Quelle: [www.cst.ch](http://www.cst.ch)

## Fazit und Fragen

---

- 1. Etappe CST bringt auf der Nationalstrasse eine Entlastungswirkung
- Mit den vorliegenden Grundlagen kann die von CST ausgewiesenen verkehrlichen Wirkungen (Be- und Entlastungen) an den Hubstandorten nicht abschliessend eingeordnet werden
- Angaben zu Kosten für CST-Gütertransport fehlen bisher; es braucht Einsparungen gegenüber konventionellen Transporten damit eine Verlagerung auf CST stattfindet
- Was sind für das Gäu die konkreten Benefits von CST: Arbeitsplätze? Steuereinnahmen? Synergien in der Logistikbranche? Erhöhung Attraktivität Arbeitsplatzgebiete durch CST-Hubs? Anderes?
- Haltung Gäu zu CST entwickeln und aktiv in laufenden Diskurs einbringen

# Energiepärke im Gäu



# Die Idee von Energieparks

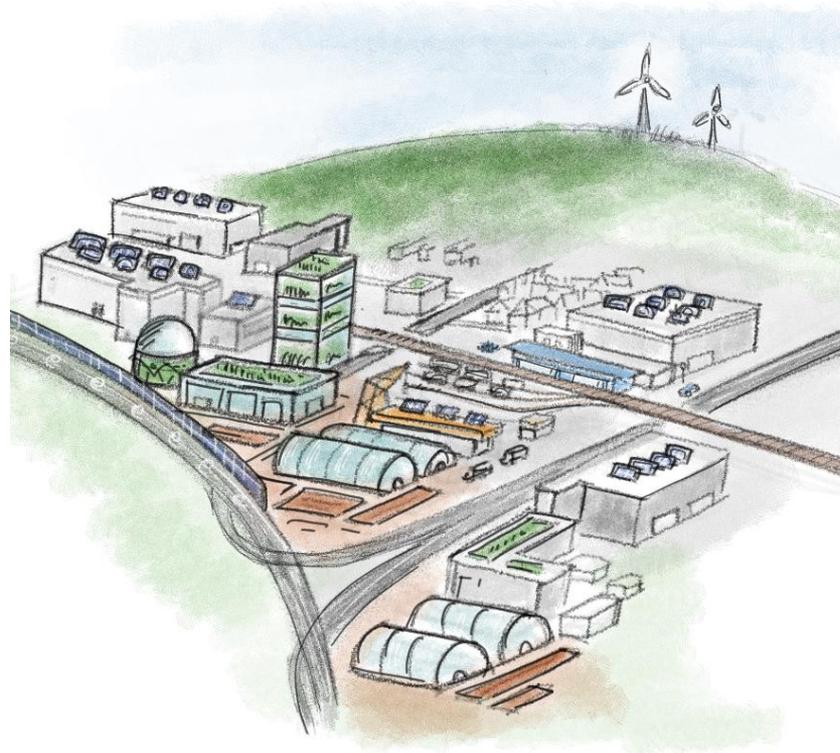


Konzentrierte Produktion  
erneuerbarer Energie

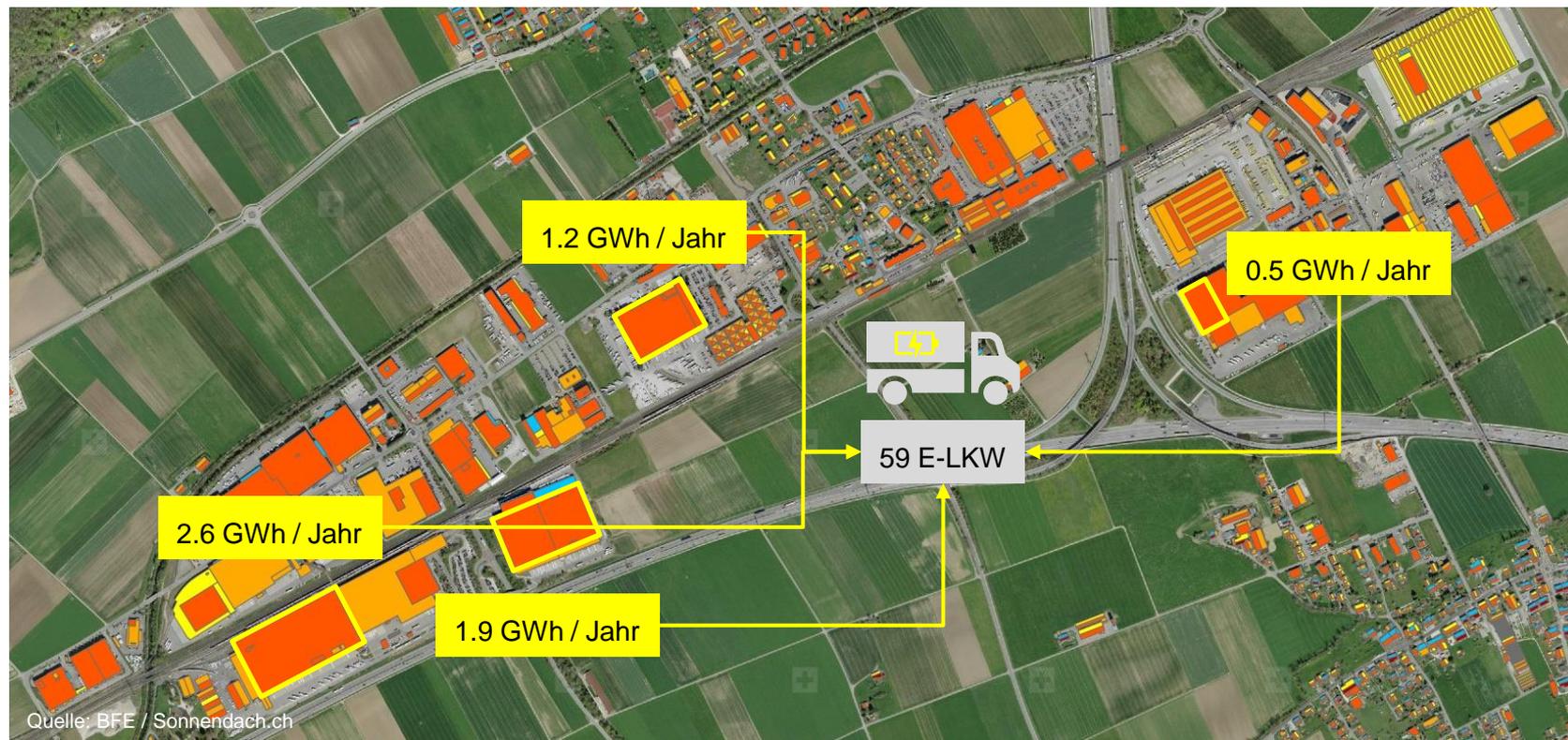


Energienutzung vor Ort

→ Einsparung Netzkosten (~ 50 %)



# Das Energiepotenzial (z. B. für Sonnenenergie) ist vorhanden



## Ein Beispiel: Energiepark Düdingen



Strom aus Biogasanlage = 2.2 GWh / Jahr = 450 Haushalte

Abwärme der Biogasanlage (ca. 2.4 GW) wird genutzt für Trocknung von Holzpellets

Zusätzlich Solarstrom für 50 Haushalte

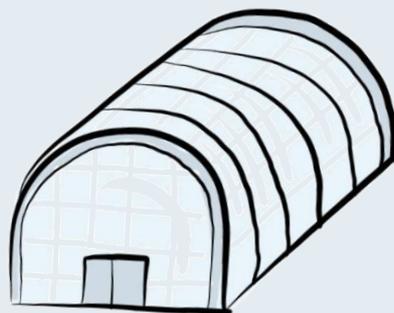
Bildquelle: groupe-e.ch

# Energiepärke mit Gewächshäusern kombinieren

## Heute



Der Brennstoffverbrauch von landwirtschaftlichen Gewächshäusern beträgt aktuell ca. 25 % des gesamten Energieverbrauchs der Schweizer Landwirtschaft.



## Morgen



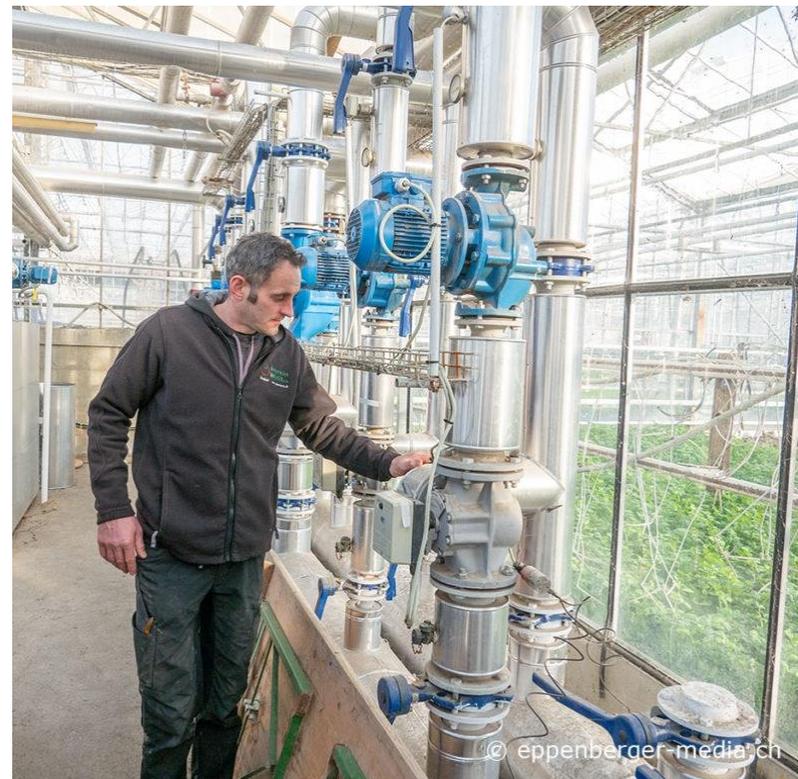
**BIOSUISSE**

Umstieg auf EE bis 2040

# M

Umstieg auf EE bis 2025

## Ein Beispiel: Gewächshaus Diessbach



# Energiepärke: Eine Gemeinschaftsaufgabe



Behörden



Wirtschaft



Bevölkerung





# All-Gäu - More of the better