

Regierungsratsbeschluss

vom 19. Januar 2021

Nr. 2021/63

KR.Nr. I 0248/2020 (BJD)

Interpellation Urs Huber (SP, Obergösgen): Cargo Sous Terrain - Aufwand und Probleme für den Kanton Solothurn? Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

«Cargo Sous Terrain macht vorwärts», so lautete kürzlich eine Schlagzeile in den Medien.

Auch wenn die Projektdauer scheinbar lange Zeithorizonte aufweist, sollen Zürich und Härkingen/Niederbipp schon 2031 mit einem Tunnel verbunden sein und erste Fahrzeuge verkehren. Bisher wird immer sehr wohlwollend, aber auch mit einer gewissen Oberflächlichkeit über das Projekt «Cargo Sous Terrain» gesprochen.

Die Chancen für ein Desaster wie beim deutschen Transrapid sind aber mindestens so gross. Viele Investitionen, öffentliche Gelder und grosser Planungsaufwand und am Schluss eine Planungsruine. Cargo Sous Terrain wäre neben Strasse und Schiene eine neue zusätzliche Güterinfrastruktur.

Es ist zu vermuten, dass gerade die Region Gäu statt einer Entlastung eine weitere Belastung durch einen geplanten Hub erfahren würde. Es muss mit weiterem massivem Landverlust und weiterer Konzentration des Güterverkehrs von und zum Hub gerechnet werden.

Es ist bekannt, dass bei den betroffenen Stellen auf allen Ebenen auch kritische Stimmen vorhanden sind, diese sich aber aus politischer Opportunität oder «Das wird ja eh nichts»-Mentalität nicht äussern.

Da bis jetzt öffentlich fast nur mediale Zuneigung erfolgte, möchten wir dem Regierungsrat eher kritische Fragen stellen, um Aufwand und Folgen für den Kanton Solothurn einordnen zu können. Jedes Projekt, vor allem solche Grossvorhaben, sollten schon zu Beginn kritisch beurteilt und begleitet werden.

Wir möchten dem Regierungsrat darum folgende Fragen in Sachen «Cargo Sous Terrain» stellen:

1. Wie sind und waren die kantonalen Stellen bisher in das Projekt Cargo Sous Terrain involviert? Welche Aufwände wurden bisher getätigt?
2. Wie werden zukünftige Aufwendungen für den Kanton und die Gemeinden in nächster und weiterer Zukunft grundsätzlich eingeschätzt?
3. Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt in einer allfälligen Bauphase?
4. Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt bei allfälligem Betrieb betreffend Landverlust, Zufahrtsinfrastruktur und zusätzlicher Verkehrsbelastung mittel- und langfristig für die Region?

2

5. Sind aktuell konkrete Pläne oder Projektideen für einen Hub im Raum Härkingen/Niederbipp bekannt?
6. Welche rechtlichen Bedingungen gelten für dieses Projekt, den Bau und den Betrieb eines solchen Hubs? Wären auch Enteignungen möglich?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Einleitende Bemerkungen

Wir haben uns anlässlich unserer Vernehmlassungsantwort zum Entwurf des Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport (RRB Nr. 2019/1081) vom 2. Juli 2019 ausführlich über das Projekt von Cargo Sous Terrain (CST) geäußert. Dabei unterstützten wir grundsätzlich eine gesetzliche Regelung zur Realisierung von unterirdischen Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung. Wir äusserten uns jedoch auch dahingehend, dass die erfolgreiche Umsetzung solcher Konzepte ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden sowie robuste Planungs- und Bewilligungsverfahren voraussetzt.

Die Ziele und damit auch die Vision der unterirdischen Güterlogistik, wie sie der CST vorschwebt, liegen im Interesse der Kantone. Deshalb hat auch der Kanton Solothurn seit dem Jahr 2016 mit der privaten Trägerschaft und dem Bund an der Weiterentwicklung von CST mitgearbeitet. Aufgrund seiner geografischen Lage im Zentrum der Schweiz kommen wir nicht umhin, uns aktiv mit Fragen der Logistik auseinanderzusetzen und uns dabei auch mit neuartigen Technologien, wie sie mit CST verbunden sind, zu befassen. Insbesondere auch durch die vorhandenen Gunstlagen an mit dem Nationalstrassennetz gut erschlossenen Orten. Die Bedeutung der Logistikbranche nimmt weiterhin zu; darauf weisen auch die steigenden Zahlen im Onlinehandel hin. Im Rahmen der COVID-19-Krise hat sich zudem gezeigt, dass die Logistik als «systemrelevant» für das Funktionieren unseres Alltags einzustufen ist.

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit dem Projekt CST wurde von kantonaler Seite jedoch stets betont, dass die Abschätzung möglicher Auswirkungen des CST-Projektes auf Raum und Umwelt erst möglich sein wird, wenn die Standortevaluation und -sicherung weiter fortgeschritten sind. Für den Kanton Solothurn ist entscheidend, dass Logistikanutzungen an besonders geeigneten Standorten liegen, und die Flächen optimal (flächensparend) genutzt werden. Ein optimaler Standort zeichnet sich dadurch aus, dass er im urbanen oder agglomerationsgeprägten Raum liegt und möglichst direkt - ohne Ortsdurchfahrten oder Wohngebiete zu belasten - an die Autobahn angeschlossen ist. Auch die Möglichkeit der Erschliessung mit Industriegeleisen ist zu berücksichtigen.

Der Nutzen von CST war für uns zum Zeitpunkt der Vernehmlassung der Gesetzesvorlage nicht restlos klar. Dies deshalb, weil aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht hervorging, wie die Bündelung der Transporte, auf der letzten Meile der Zustelllogistik, sichergestellt werden soll. Auf dieser Bündelung fusst ein wesentlicher Teil des postulierten Nutzens.

Aus der damaligen Gesetzesvorlage war klar erkennbar, dass der Bund das weitere Vorgehen von der Zustimmung der Kantone und der Logistikbranche abhängig machte. Dies irritierte uns. Eine Verkehrsinfrastruktur in der Grössenordnung von CST bedingt ein klares Bekenntnis der Bundesbehörden. Dies gilt umso mehr, als im Gesetzesentwurf auf Art. 81 der Bundesverfassung

(BV; SR 101) Bezug genommen wird, wonach der Bund im Interesse des ganzen oder eines grossen Teiles des Landes öffentliche Werke errichten und betreiben beziehungsweise eine Errichtung unterstützen kann.

Nicht zustimmen konnten wir der Idee, die Verantwortung für Planung und Baubewilligung solcher Anlagen zwischen Behörden des Bundes und der Kantone zu teilen. Die in diesem Sinn angelegte Planungskaskade «Sachplan, Richtplan, Plangenehmigungsverfahren» ist unseres Erachtens nicht zielführend. Der Sachplan des Bundes bezieht sich grundsätzlich auf dieselbe Planungsebene wie der Richtplan der Kantone.

Es kann demnach nicht sein, dass auf Sachplanebene durch den Bund Räume für Anlagen (Hubs und Linienführung) für den unterirdischen Gütertransport festgelegt werden und darauf basierend die Kantone in ihren Richtplänen die aufwändige raumplanerische Interessenabwägung auf Basis eines Vorprojektes machen müssen. Die grundeigentümergebundene Umsetzung soll dann wieder durch den Bund im Plangenehmigungsverfahren geschehen. Dass unterirdische Gütertransportanlagen von nationaler Bedeutung auf allen Ebenen aus einer Hand vom Bund geplant und am Schluss bewilligt werden müssten, ist evident und müsste auch im Interesse eines künftigen Infrastrukturträgers von nationaler Bedeutung sein.

Unser Antrag, den Planungsprozess für den unterirdischen Gütertransport nach dem neuen Gesetz ganz in die Verantwortung der Bundesbehörden zu legen, floss bedauerlicherweise nicht in die in der Zwischenzeit vorliegende Botschaft an die Eidgenössischen Räte ein. Mit unserer Haltung waren wir offenbar gegenüber anderen - meist von CST nicht betroffenen - Kantonen in einer klaren Minderheit.

Wir erkennen das nun das vorliegende Zwischenergebnis einerseits als Konsequenz des fehlenden Willens der Bundesbehörden, in dieser Sache verstärkt Verantwortung zu übernehmen und andererseits als Folge eines unreflektierten föderalistischen Reflexes der Kantone, möglichst keine Zuständigkeit den Bundesbehörden zuzuordnen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie sind und waren die kantonalen Stellen bisher in das Projekt Cargo Sous Terrain involviert? Welche Aufwände wurden bisher getätigt?

Vertreter des Bau- und Justizdepartementes stehen seit dem Jahr 2013 in Kontakt mit CST. Der bisherige Aufwand für das Geschäft, welches gegenwärtig dem Departementssekretariat zugeordnet ist, schätzen wir auf rund 300 Stunden.

Der Schwerpunkt der Aufwände der kantonalen Stellen lag in den Jahren 2017 - 2018 bei der Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe mit Teilnehmenden aus den Kantonen Zürich, Aargau, Bern und Solothurn. Dieser Arbeitsgruppe oblag die Aufgabe, zu Handen der Konferenz der kantonalen Baudirektoren (BPUK) die grundsätzliche Machbarkeit der Konzeption von CST aus Sicht kantonalen Behörden abzuklären.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie werden zukünftige Aufwendungen für den Kanton und die Gemeinden in nächster und weiterer Zukunft grundsätzlich eingeschätzt?

In Bezug auf die nächste Projektphase muss der Aufwand der kantonalen Behörden wesentlich höher geschätzt werden. Ein Gesamtaufwand über mehrere Jahre von etwa 2'000 Arbeitsstunden erscheint uns realistisch. Der Aufwand ist deshalb hoch, weil das vorgesehene Gesetz über den unterirdischen Gütertransport den Kantonen die Aufgabe zuordnet, für CST in den kantonalen Richtplänen die entsprechenden Festlegungen zu treffen und so die für die Machbarkeit des konkreten Projektes relevanten Planungs- und umweltrechtlichen Abklärungen zu tätigen bzw. zu überprüfen.

Wie bei Planungsgeschäften üblich, werden die betroffenen Einwohnergemeinden in die Planungen einbezogen, was auf kommunaler Ebene einen gewissen Aufwand auslösen wird.

3.2.3 Zu Frage 3:

Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt in einer allfälligen Bauphase?

Die konkreten Auswirkungen des Projektes CST in einer allfälligen Bauphase können derzeit nicht abgeschätzt werden.

Für relevante Auswirkungen des Baubetriebes zur Erstellung von CST werden u.a. die Aushubtransporte sowie die Deponierung des Aushubs sorgen. Dies insofern dann, wenn diese nicht mit der Bahn bewältigt werden könnten bzw. entsprechende Deponievolumen fehlen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Welche Auswirkungen hätte dieses Projekt bei allfälligem Betrieb betreffend Landverlust, Zufahrtsinfrastruktur und zusätzlicher Verkehrsbelastung mittel- und langfristig für die Region?

Die konkreten Auswirkungen des Projektes CST auf Raum und Umwelt können zum gegenwärtigen Projektstand nicht konkret abgeschätzt werden. Seitens CST wurde stets in Aussicht gestellt, dass sich Hub-Standorte in bestehenden Logistikinfrastrukturen (z.B. Verteilzentren) integrieren liessen. Können die Hub-Standorte so umgesetzt werden, könnten Synergien genutzt und die Idee von CST kann flächeneffizient umgesetzt werden. Grundsätzliche Abklärungen ergaben zudem, dass Hub-Standorte, vor allem wenn nicht das gesamte CST Netz realisiert wird, lokal zu Mehrverkehr führt. Dieser Mehrverkehr unterscheidet sich jedoch in seiner Intensität kaum vom Verkehr, welche eine sonstige Logistikknutzung am selben Standort indizieren würde. Solange solche Nutzungen an Gunstlagen der Logistik realisiert würden, können solche Vorhaben verkehrlich absorbiert werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

Sind aktuell konkrete Pläne oder Projektideen für einen Hub im Raum Härkingen/Niederbipp bekannt?

Konkrete Projekte sind uns derzeit nicht bekannt.

3.2.6 Zu Frage 6:

Welche rechtlichen Bedingungen gelten für dieses Projekt, den Bau und den Betrieb eines solchen Hubs? Wären auch Enteignungen möglich?

Der gegenwärtige Entwurf des Gesetzes über den unterirdischen Gütertransport sieht vor, dass auf Basis der Festsetzungen des CST-Projektes im kantonalen Richtplan für das Ausführungsprojekt ein Plangenehmigungsverfahren durch das Bundesamt für Verkehr durchgeführt wird.

Die Plangenehmigung soll - wenn nötig - als Grundlage für eine Enteignung dienen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Amt für Raumplanung
Volkswirtschaftsdepartement
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat