

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
Telefon 032 627 20 79
pd@sk.so.ch
parlament.so.ch

I 0057/2024 (BJD)

Interpellation Urs Huber (SP, Oberbögen): Cargo sous terrain: Tempo um jeden Preis oder Sorgfalt und echte Mitwirkung? (27.03.2024)

Das Projekt Cargo sous terrain (CST) nimmt planerisch immer mehr Gestalt an. Auf Bundesebene erfolgt gerade die Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Güterverkehr und auf Kantonsebene hat die Anhörung zur geplanten Richtplananpassung stattgefunden. Aktuell werden auf allen Ebenen, teilweise mit parallelen Verfahren im Eilzugtempo Kantone und Gemeinden mit verschiedenen Plänen konfrontiert. Diese Woche äusserten sich Vertreter und Vertreterinnen von CST dazu, ja, das sei schon speziell. Fraglich ist dabei, ob so die betroffene Bevölkerung überhaupt eine Möglichkeit bekommt, sich zu diesen Plänen angemessen äussern zu können. Und dies alles trotz vielen gewichtigen Fragen zu Cargo sous terrain, die bis heute offen sind.

Auf die Frage, warum denn die private Firma CST schneller planen können solle als andere, antwortete der Verantwortliche von Cargo sous terrain im SRF am 22. März 2024, sie bräuchten schnelle Entscheide, damit sie Investoren bekommen. Man bekam den Eindruck, alle Stellen sollten sich prioritär um CST-Pläne kümmern und die restliche Arbeit hintenanstellen. Dies irritiert. Es handelt sich bei dieser Thematik nicht um eine Notlagen-Situation.

Von den einen als Allheilmittel für den Gütertransport angepriesen, für die anderen als Illusion wahrgenommen, die früher oder später platzen wird. So oder so muss eine sorgfältige Planung stattfinden. In diesem Kontext stellen wir der Regierung folgende Fragen:

1. In verschiedenen Dokumenten sowie in Aussagen der von Cargo sous terrain zuständigen Personen sind Erwartungen bezüglich Tempo und Abwicklung der Verfahren vorhanden. Wie ist die Einschätzung aus kantonaler Sicht? Mit welchen Aufwendungen der Gemeinden sowie der kantonalen Ämter in welcher Zeit ist zu rechnen? Können die Vorstellungen von Cargo sous terrain überhaupt eingehalten werden? Muss die Bearbeitung anderer Projekte des Kantons sowie der Gemeinden mangels Ressourcen deshalb zurückgestellt werden?
2. Wurden im bisherigen Vorgehen die von Cargo sous terrain eingereichten Pläne und Vorstellungen eins zu eins in die verschiedenen Verfahren eingegeben oder schon vorgängig geprüft?
3. Seit Beginn der Idee Cargo sous terrain ist die Grundwasserproblematik umstritten. Bis heute sind viele Wasserverantwortliche in den betroffenen Gemeinden und bei den Wasserversorgern besorgt, welche Folgen der unterirdische Bau sowie die neue Infrastruktur auf Wasserströme und Wasserqualität haben werden. CST lässt dahingehend verlauten, man umfahre die Wasserströme einfach. So einfach wird es wohl nicht sein. Welche Abklärungen wurden vom Kanton dahingehend bereits getroffen? Welche Bedingungen müssen wann erfüllt werden? Wie garantiert der Kanton, dass keine Probleme auftreten werden? Wie werden die betroffenen Gemeinden sowie die Wasserversorger in diesen Prozess miteinbezogen?
4. Grundsätzlich stellt sich die Frage: was ist, wenn dem Projekt, wie die meisten unabhängigen Experten und Expertinnen sowie Logistiker und Logistikerinnen erwarten, mal einfach «die Puste ausgeht»? CST ist eine 100 % private Firma, da besteht die Gefahr, das Recht, die Möglichkeit, den Betrieb jederzeit zu schliessen. Wer zahlt dann den Rückbau der bereits gebauten Infrastrukturanlagen (z.B. betreffend Dulliken)? Was passiert mit einer

Gross-Deponie auf halber Strecke? Wer baut die geplante 2.5 km Transportanlage ins Rütitälü zurück? Verlangt der Bund, der Kanton von der Firma eine Sicherheit für diesen Fall? Auch für andere Standorte?

5. Nach den bisher bekannten Plänen würden alleine zwischen Wangen und Oensingen eine Fläche von ca. zwölf Fussballfeldern für die Pläne von CST benötigt. Wie sieht dadurch der Verlust an Fruchtfolgeflächen aus? Sind die bundeseigenen Richtlinien zu den Fruchtfolgeflächen noch einhaltbar?
6. Der Firma CST wurden vom Gesetzgeber umfassende Sonderrechte gegeben, erstaunlich für eine Firma mit keinerlei staatlichem Hintergrund. Insbesondere existieren sogar Enteignungsrechte. Welche Instanz würde eine solche Enteignung durchführen (z.B. im Fall des Dulliker Rütitälü)? Wie würde der Ablauf dieses Verfahrens aussehen und welches wären hierzu die Rechte der betroffenen Gemeinden sowie der Anwohner und Anwohnerinnen?
7. Es ist auch denkbar, dass CST auf kantonalen Grundstücken Bauten realisieren will. Welche Haltung würde der Kanton in solchen Fällen einnehmen? Er sollte ja als Eigentümer zuerst seine eigenen Interessen wahren, die müssen nicht zwingend mit denen der CST übereinstimmen. Welchen Einfluss auf solche Entscheide hätte der Kantonsrat? Wäre auch eine Enteignung des Kantons durch die CST denkbar und rechtlich möglich?

Begründung 27.03.2024: Im Vorstosstext enthalten.

Unterschriften: 1. Urs Huber, 2. Stefan Hug, 3. John Steggerda, Melina Aletti, Matthias Andereg, Remo Bill, Simon Bürki, Janine Eggs, Simon Esslinger, Heinz Flück, Myriam Frey Schär, Patrick Friker, Silvia Fröhlicher, Laura Gantenbein, Kuno Gasser, Christian Ginsig, Simon Gomm, Walter Gurtner, Philipp Heri, Nicole Hirt, Karin Kälin, Susanne Koch Hauser, Michael Kummli, Edgar Kupper, Manuela Misteli, Georg Nussbaumer, Angela Petiti, Simone Rusterholz, Christof Schauwecker, Sarah Schreiber, Luzia Stocker, Mathias Stricker, Thomas Studer, Nadine Vögeli, Bruno Vögtli, Susan von Sury-Thomas, Marie-Theres Widmer, André Wyss, Nicole Wyss (39)