

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

24. Juni 2024

Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 30. Januar 2024 haben Sie die Kantone zur Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als einer der Standortkantone der 1. Etappe zu den zur Verfügung gestellten Unterlagen zu äussern.

1. Vorhaben «Cargo sous terrain» (CST)

CST will mit einer neuen unterirdischen Infrastruktur für den Güterverkehr den Kapazitätsausbau an der Oberfläche reduzieren und die Personen- und Güterverkehrsströme möglichst separieren - nach dem Ansatz «Menschen oberirdisch - Güter unterirdisch». Die Transportinfrastruktur besteht aus einem Tunnel sowie oberirdischen Hubs als Zugangspunkte zum Tunnel. Geplant ist ein stufenweiser Ausbau der Infrastruktur; die erste Teilstrecke des Netzes soll vom Gäu (Kanton Solothurn) nach Zürich führen. Anschliessend soll die Infrastruktur auf der West-Ost-Achse (Genf - St. Gallen) verlängert und in Richtung Norden und Süden (Basel, Luzern und Thun) weiter verästelt werden. Der Kanton Solothurn ist von der ersten Teilstrecke mit dem Tunnel vom Gäu bis an die Kantonsgrenze Aargau betroffen, welcher die drei Hubs Neuendorf, Härkingen und Rickenbach anbindet. Zusätzlich werden weitere betriebsnotwendige Anlagen im Kanton Solothurn benötigt.

2. Verfahren

Die rechtliche Grundlage für CST bildet das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG). Das Projekt an sich wie auch das Verfahren für die Planung des Vorhabens ist hochgradig komplex: In einem Sachplan des Bundes nach Raumplanungsgesetzgebung werden der Planungskorridor für das unterirdische Transportsystem und die Planungssperimeter für die Hubs sowie baunotwendige und projektspezifische Anlagen festgelegt. Die Festlegung der Linienführung des Tunnels sowie der Hubstandorte erfolgt im kantonalen Richtplan. Schliesslich führt der Bund das Plangenehmigungsverfahren für den Bau und Betrieb des Tunnels und der Hubs mit allen weiteren notwendigen Anlagen durch. Das Vorhaben untersteht der Pflicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP): Es ist eine zweistufige UVP erforderlich (1. Stufe Sachplanverfahren, 2. Stufe Plangenehmigungsverfahren).

Die Arbeiten zum Sachplan Unterirdischer Gütertransport (SUG) sind schon seit mehreren Jahren am Laufen. Der Kanton Solothurn wurde als einer von der 1. Etappe des Vorhabens betroffener Kanton sowohl auf politischer wie auch fachlicher Ebene in die Arbeiten einbezogen. Aufgrund der direkten Betroffenheit hat der Kanton die Gemeinden sowie die Bevölkerung vom 1. März 2024 bis am 17. Mai 2024 zur Anhörung und zur Mitwirkung eingeladen. Die betroffenen Gemeinden wurden direkt angeschrieben; das Vorhaben wurde zudem im kantonalen Amtsblatt publiziert. Die beim Kanton eingegangenen Rückmeldungen sind sofern von kantonalem Interesse in die vorliegende kantonale Stellungnahme eingebunden. Die Originalstellungen leiten wir dem Bundesamt für Verkehr separat weiter. Integraler Bestandteil dieser Stellungnahme ist der Beurteilungsbericht des Amts für Umwelt als kantonale Umweltschutzfachstelle zum Umweltverträglichkeitsbericht 1. Stufe, der diesem Schreiben beigelegt ist.

3. Sachplaninhalte Kanton Solothurn

Der SUG ist Bestandteil des Sachplans Verkehr. Er besteht aus einem Konzeptteil und Objektblättern. Der Kanton Solothurn ist bezüglich räumlicher Festlegungen von den beiden Objektblättern OB 4.1 Gäu und OB 8.2 Aargau West betroffen. Folgende Vorhaben sollen festgelegt werden:

- Planungssperimeter Hub Niederbipp als Vororientierung
- Planungssperimeter Hubs Neuendorf, Härkingen und Rickenbach als Zwischenergebnis
- Planungskorridor Neuendorf - Härkingen, Härkingen - Olten als Zwischenergebnis
- Planungskorridor Olten - Suhr bzw. Kantonsgrenze Aargau als Festsetzung
- Planungssperimeter Zwischenangriffe/Unterhaltsstellen Neuendorf, Bornfeld und Dulliken als Zwischenergebnis
- Planungssperimeter Zwischenangriff/Unterhaltsstelle Ruttigen als Festsetzung
- Planungssperimeter Projektdeponie (Typ A) Bergrüti Dulliken als Zwischenergebnis.

4. Wirkungen und Auswirkungen von CST

4.1. Verkehr

CST soll aus gesamtschweizerischer Sicht insbesondere zur Reduktion des Güterverkehrs auf den Autobahnen führen. In der näheren Umgebung der Hubs dürfte das Vorhaben aber in der Regel zu Mehrverkehr führen, wovon die Region Olten - Gösgen - Gäu im Kanton Solothurn stark betroffen sein dürfte. Es handelt sich um eine Region, welche als «Warenhaus der Schweiz» bereits heute diverse Aufgaben für die Versorgung des Landes mit Konsumgütern übernimmt. Es ist für uns deshalb zentral, dass der durch CST verursachte Verkehr für die Region verträglich abgewickelt wird. Dazu gehört insbesondere die Übernahme der Kosten aus Sicht von Gemeinden und Kanton nötiger Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur durch den Vorhabenträger. Die in den Unterlagen angesprochenen «flankierenden Massnahmen» sind in den kommenden Planungsphasen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn zu konkretisieren und im Sachplan bzw. im Richtplan verbindlich festzulegen.

Zudem machen wir darauf aufmerksam, dass für die Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen ein sehr früher Prognosehorizont (2030) gewählt wurde. Auch wenn die Hubs im Kanton Solothurn in der Regel im Vollausbau weniger Fahrten verursachen dürften als im Zustand der 1. Etappe, sehen wir einen allzu frühen Prognosehorizont kritisch: Das allgemeine Verkehrsaufkommen im Kanton Solothurn wird auch nach 2030 weiter steigen und wir gehen davon aus, dass für die Beurteilung der Auswirkungen nicht der massgebende Horizont gewählt wurde. Insbesondere bei einer (wahrscheinlich) verzögerten Inbetriebnahme der 1. Etappe und daraus folgend auch einer späteren Umsetzung des Vollaubaues (= spätere Abnahme der Fahrtenzahlen an den Hubs), dürfte ein Horizont nach 2030 massgebend werden. Die Auswirkungen der 1. Etappe sind deshalb mit den Verkehrszahlen für den Horizont 2040 nachzuweisen.

Anträge:

- Der Sachplan muss bezüglich erforderlicher Infrastrukturausbauten ergänzt bzw. präzisiert werden. Für die verkehrlichen Auswirkungen sind die Nachweise mit den Verkehrszahlen 2040 zu erbringen.
- Insbesondere im Bereich der Hubs ist der Nachweis der Funktionsfähigkeit des bestehenden Strassennetzes zu erbringen. Dies gilt aber auch für die weiteren Projektbestandteile.

4.2. Grundwasser

Das Vorhaben von CST tangiert im Kanton Solothurn die beiden grossen Grundwasservorkommen im Gäu und im Niederamt. Beide Grundwasserströme sind wichtige Trinkwasserreservoirs für die öffentliche Wasserversorgung der ortsansässigen Bevölkerung und decken den Bedarf von über 100'000 Menschen.

Im Projektperimeter bzw. in dessen Abstrom befinden sich im Gäu die vier regional bedeutenden Trinkwasserfassungen Neuendorf, Kappel, Wangen bei Olten und Olten-Gheid sowie im Niederamt die Trinkwasserfassung Kürzefeld in Däniken. Zudem befinden sich in den angrenzenden Karstgebieten verschiedene öffentliche und private Quellen.

Die Grundwasservorkommen im Gäu und im Niederamt stehen in qualitativer und quantitativer Hinsicht stark unter Druck. Infolge der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung stellt die qualitative Grundwasserbelastung eine grosse Herausforderung dar. Zudem ist infolge des Klimawandels eine schleichende Erhöhung der Grundwassertemperatur festzustellen. Bereits heute bewegt sich diese zeitweise nahe an der kritischen Schwelle für die Trinkwasserversorgung von 15 °C. Die ausgesprochen langsame Fliessgeschwindigkeit bzw. lange Verweildauer des Grundwassers innerhalb der Grundwasserleiter (> 20 Jahre) hat zur Folge, dass Belastungen langfristig bestehen bleiben bzw. nur über lange Zeiträume reduziert werden können.

Anträge:

Auf Stufe Sachplan ist aufzuzeigen, dass das Projekt CST zu keinen unlösbaren Konflikten mit der Grundwassernutzung führt. Eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung durch CST bzw. nachteilige quantitative oder qualitative Auswirkungen auf benachbarte öffentliche Grundwasser- oder Quellwasserfassungen müssen sowohl während der Bauphase als auch nach Inbetriebnahme ausgeschlossen werden können. Folgende Punkte sind zu klären bzw. nachzuweisen:

- Es ist grundsätzlich und umgehend zu klären, inwieweit eine Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr für die umfangreichen Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel unter Anwendung einer weiten Auslegung der 10%-Regel angesichts des grossen öffentlichen Interesses an der Trinkwassernutzung in Aussicht gestellt werden kann.
- Es ist aufzuzeigen, wie ein Wärmeeintrag durch die Anlagen von CST in das Grundwasser ausgeschlossen wird.
- Es ist aufzuzeigen, wie die Sicherung/Stabilisierung der unterirdischen Anlagen im gesättigten Grundwasserbereich innerhalb des Gewässerschutzbereichs A_u ohne Injektionen erfolgen kann.
- Es ist nachzuweisen, dass eine temporäre oder dauerhafte Stilllegung einer oder mehrerer bestehender Trinkwasserfassungen während der Bau- wie auch während der Betriebsphase ausgeschlossen werden kann.
- Es ist darzulegen, wie eine Verbindung verschiedener Grundwasservorkommen/-stockwerke nach Ende der Lebensdauer sowie bei einem allfälligen Kollaps des Bauwerks verhindert werden kann.

4.3. Abfälle / Entsorgung

Für die gesamte 1. Etappe werden rund 10 Mio. m³ Bauabfälle erwartet. Im Kanton Solothurn wird von den vier Zwischenangriffen und den drei Hubs mit einem Ablagerungsbedarf von rund 3.5 Mio. m³ lose gerechnet. Davon sollen etwa 16 % verwertet werden können, womit 84 % oder 2.94 Mio. m³ abgelagert werden müssen. Bei rund 90% davon handelt es sich um unverschmutzten Aushub (Typ A-Material). Zudem muss mit einer Menge von rund 183'000 m³ Typ B-

Material und 140'000 m³ Typ E-Material gerechnet werden.

Die Entsorgung bzw. Verwertung des im Kanton Solothurn anfallenden Typ B- und E-Materials ist noch offen. Die Solothurner Typ B Deponien sollten grundsätzlich die Kapazität haben, diese Mengen aufzunehmen. Das verfügbare Restvolumen für Typ B Abfälle auf den Solothurner Deponien hängt auch vom Fortschritt projektierter Deponieerweiterungen ab. Die Entsorgung des Typ E-Materials kann aus Kapazitätsgründen nur zu einem Teil in den Solothurner Typ E Deponien erfolgen.

Der im Kanton Solothurn anfallende, nicht verwertbare Teil des sauberen Aushub-/Ausbruchmaterials (Typ A) soll in den Steinbrüchen Vorberg und Born sowie in einer projekteigenen Deponie Bergrüti in Dulliken abgelagert werden. Grundsätzlich unterstützen wir die Entsorgungsvarianten der Verwertung des Tunnelausbruchs zur Auffüllung der Steinbrüche Vorberg und Born. Vorbehalte haben wir jedoch bezüglich der projekteigenen Deponie Bergrüti (siehe Abschnitt 5.3.5.).

5. Räumliche Festlegungen

5.1. Hubs

Die Anzahl sowie die Perimeter bzw. die Standorte für die Hubs erscheinen nachvollziehbar. Nach den Grundsätzen für die Planung und Umsetzung von Infrastrukturen des unterirdischen Gütertransports sind Hubs so zu planen, dass sie sich mit weiteren Verkehrsträgern verknüpfen lassen, Veränderungen in den Losgrößen (bündeln, aufteilen) ermöglichen und zu effizienten, multimodalen Transportketten beitragen. Ziel ist, die Stärken der Verkehrsträger effizient und nachhaltig miteinander zu kombinieren. Wir begrüßen, dass die Hubs grundsätzlich in bestehenden Bauzonen geplant werden. Die bezeichneten Planungssperimeter betreffen jeweils mehrere Gemeinden.

Antrag:

Wir regen an, alle betroffenen Gemeinden in die Bezeichnung aufzunehmen und dies entsprechend zu ergänzen.

5.1.1. Niederbipp

Der Hub Niederbipp ist nicht Teil der 1. Etappe, sondern dient einer folgenden Ausbauetappe. Der Planungssperimeter wird deshalb als Vororientierung aufgenommen. Er tangiert die Gemeinde Oensingen im Bereich des Entwicklungsgebiets Arbeiten nach kantonalem Richtplan (Top-Entwicklungsstandort der Hauptstadtreion Schweiz). Bei der weiteren Planung ist der Perimeter zu prüfen bzw. zu konkretisieren. Dabei ist insbesondere auch die siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung darzulegen und mit der Region und den betroffenen Gemeinden abzustimmen.

5.1.2. Neuendorf

Mit dem Migros-Verteilbetrieb ist ein Unternehmen vorhanden, welches potenziell eine grosse Menge Güter via CST transportieren könnte. Auch für die umliegenden Betriebe bietet sich die Chance, auf LKW-Fahrten über längere Distanzen in den Wirtschaftsraum Zürich zu verzichten. Weniger geeignet ist der Standort jedoch für Fahrten im Güterverkehr mit der Autobahn - hier ist sicherzustellen, dass dafür der Hub Härkingen genutzt wird, um die Strassenachsen zwischen Autobahnanschluss und Hub Neuendorf nicht zu überlasten.

Östlich angrenzend an den Planungssperimeter ist die Entwicklung grösserer Flächen geplant. Eine entsprechende Anpassung des kantonalen Richtplans lag im Frühling 2023 öffentlich auf. Es sind vorwiegend Logistikknutzungen vorgesehen. Damit könnten potenzielle Synergien mit CST genutzt werden, insbesondere da sich die Entwicklung noch in einem frühen Planungsstadium befindet. Eine Erweiterung des Planungssperimeters in Richtung Osten ist zu prüfen.

Bei der weiteren Planung ist das kantonale Naturreservat Dünneren sowie das Vorhaben für den Hochwasserschutz und die Aufwertung der Dünneren zu berücksichtigen. In verkehrlicher Hinsicht ist bei den Knoten die qualitative Bewertung nicht nur für den Kreisel Industrie-/Neustrasse, sondern auch für die Knoten Unterführungs-/Industriestrasse und Industrie-/Hausmollstrasse von Relevanz.

Antrag:

Die Erweiterung des Planungssperimeters in Richtung Osten ist zu prüfen.

5.1.3. Härkingen

Im Planungssperimeter soll der Haupt-Hub angesiedelt werden. Der Perimeter ist ab dem Nationalstrassennetz sehr gut erreichbar und lässt so auch Transporte mit längerem Anfahrtsweg auf der Strasse zu, ohne dass Siedlungen durch Mehrverkehr belastet werden. Zudem befinden sich diverse potenzielle Kunden im Umfeld.

Das Verkehrsaufkommen des Hub Härkingen ist mit über 3'000 Fahrten im DTV sehr hoch. Angesichts der beträchtlichen Verkehrszunahme kann nicht automatisch davon ausgegangen werden, dass der geplante Ausbau des Autobahnanschlusses Egerkingen (Zuständigkeit Bundesamt für Strassen) - insbesondere im Bereich Kreisel Gäu-/Egerkingenstrasse - den Verkehr aufnehmen kann. Für die fraglichen Knoten sind die Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit auf Basis einer Tagesganglinie nachzuweisen.

Mit dem Wegfallen des bisher favorisierten Hub-Standorts in Verbindung mit der Post ist ein möglicher neuer Standort ausserhalb des Planungssperimeters in Diskussion. Dieser läge im Landwirtschaftsgebiet und würde damit die grundsätzlichen Anforderungen an einen Hub-Standort nicht erfüllen. Er befindet sich jedoch in einem Siedlungserweiterungsgebiet von kantonaler/regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan. Der Kanton ist deshalb offen für weitere Gespräche und Abklärungen an diesem Standort in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept.

Anträge:

- Für die Knoten im Bereich der Gäustrasse und der Egerkingenstrasse sind die Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit auf Basis einer Tagesganglinie nachzuweisen.
- Eine Anpassung des Planungssperimeters ist zu prüfen.

5.1.4. Rickenbach

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet ist insbesondere der Hub Rickenbach interessant. Es könnten sich als Zweit- und Drittnutzer CST-affine Unternehmen, speziell im Bereich zuliefernder Services, ansiedeln. Mit der Coop Verteilzentrale befindet sich ein grosser Logistiker im Umfeld, welcher potenziell eine grosse Menge Güter via CST transportieren könnte. Der Kanton begrüsst, dass ein Hub-Standort in diesem Bereich weiterverfolgt wird. Bei einer gemeinsamen Entwicklung könnten Synergien und Flächen effizienter genutzt werden.

Die strassenseitige Erschliessung des Standorts ist von der Qualität her nicht vergleichbar mit den Hubs in Neuendorf und Härkingen. Fahrten aus Richtung Westen zum Hub durchqueren bereits heute stark belastete Ortsdurchfahrten. Abgesehen von Fahrten aus dem Industriegebiet Hägendorf Ost/Rickenbach ist beim Hub Rickenbach darauf zu verzichten, Fahrten von/nach Westen zu generieren. Allfällige Transportbedürfnisse aus dieser Region sind über den Hub Härkingen abzuwickeln.

Im Bereich des Perimeters verläuft der Wildtierkorridor SO 29: Rickenbach, der als nicht sanierbar gilt. Ausserdem besteht eine archäologische Zone im Perimeter (Hubstandorte H3d und H3e), die zu berücksichtigen ist.

5.2. Tunnel

Der Planungskorridor für den Tunnel verläuft in grossen Teilen unterhalb der Grundwasserleiter in der Molasse oder im Karstfels. Dennoch stellt er im Bereich zwischen Neuendorf und Rickenbach nach wie vor sehr tiefgreifende Eingriffe ins Grundwasser dar (siehe Abschnitt 4.2.).

In der Gemeinde Kappel wurde die Grundwasserschutzzone des Pumpwerks Zelgli neu festgelegt. Die rechtsgültige Planung reicht bis in den Planungskorridor des Tunnels bzw. sogar über die Tunnel-Linienführung hinaus.

Antrag:

Der Planungskorridor ist im Bereich des Pumpwerks Zelgli in der Gemeinde Kappel anzupassen.

5.3. Zwischenangriffe/Unterhaltsstellen

Es handelt sich um temporäre Flächenbeanspruchungen, mit Ausnahme von Dulliken, wo eine permanente Unterhaltsstelle geplant ist.

Die Bauphase mit den Zwischenangriffen und Installationsplätzen belegt erhebliche Flächen in bereits intensiv genutzten Räumen. Eine Minimierung des Flächenbedarfs, kurze Transportwege und umweltfreundliche Transportsysteme sowie eine kurzzeitige Beanspruchung sind äusserst wichtig.

5.3.1. ZA/US Neuendorf

Der Standort des ZA Neuendorf betrifft auch Flächen im Landwirtschaftsgebiet angrenzend an die Arbeitszone. Es handelt sich praktisch ausschliesslich um FFF. Weil der Rückbau erst nach der Realisierung des Teilstates Richtung Bern erfolgt, ist es fraglich, ob die Beanspruchung als temporär bezeichnet werden kann. Bei der weiteren Planung sind das kantonale Naturreservat Dünneren, das Vorhaben für den Hochwasserschutz und die Aufwertung der Dünneren sowie der Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung zu berücksichtigen.

5.3.2. ZS/US Bornfeld

Diese Fläche ist teilweise der kantonalen Juraschutzzone und dem Vorranggebiet Natur und Landschaft zugewiesen. Dies ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

5.3.3. ZS/US Ruttigen

Für einen Zwischenangriff östlich des Born sind zwei Standorte vorgeschlagen: Der Standort Ruttigen, Olten und der Standort Sandgrueb, Aarburg. Nur einer der beiden Standorte soll schliesslich realisiert werden. Beide Standorte sollen festgesetzt werden.

Der im Kanton Solothurn vorgeschlagene Standort Ruttigen befindet sich in einer Landschaftskammer, welche verkehrsmässig ungenügend erschlossen ist, eine Zufahrt durch Wohngebiete bedingt und sich durch hohe Erholungs- und Naturwerte auszeichnet. Der Perimeter liegt in der kantonalen Juraschutzzone und betrifft teilweise Vorranggebiet Natur und Landschaft. Hangaufwärts liegen zudem Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (Nr. 10705 Rutigen) und bedeutende Vereinbarungsflächen des kantonalen Mehrjahresprogramms Natur und Landschaft. Angrenzend liegt das BLN-Gebiet 1016 Aarewaage Aarburg. Ebenfalls führt eine SchweizMobil Route und der Aare Landweg durch den Ruttigen. Hinzu kommt eine starke Betroffenheit des Landwirtschaftsbetriebs «Ruttiger».

Antrag:

Der ZS/US Ruttigen, Olten ist als Zwischenergebnis festzulegen. Eine Festsetzung ist vorzunehmen, wenn die Interessenabwägung und der Standortnachweis diesen Standort als geeignet ausweisen.

5.3.4. ZS/US Dulliken

Der Standort befindet sich im Perimeter des Kiesabbaugebiets Hard. Die weitere Planung muss mit dem Kiesabbau und der Wiederauffüllung koordiniert werden. In diesem Gebiet befinden sich diverse wertvolle Amphibiengewässer, die im Zusammenhang mit dem Kiesabbau entstanden sind.

Der Perimeter betrifft einen Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung sowie den überregionalen Wildtierkorridor SO 12: Obergösgen, der zwischen Dulliken und Däniken verläuft. Grundsätzlich ist dafür zu sorgen, dass die Wildtierkorridore für die grossräumigen Wanderungen der Wildtiere erhalten bleiben bzw. die Durchlässigkeit verbessert wird. Im

Vergleich zu den anderen ZS/US liegt dieser abseits vom Siedlungsgebiet, insbesondere der südliche Teil.

In Dulliken ist zudem die Verzweigungskaverne Dulliken für den weiteren Streckenausbau von CST in Richtung Basel und Luzern geplant. Nach der Inbetriebnahme von CST wird der Zwischenangriff zur Unterhaltsstelle.

Antrag:

Der Perimeter ist insbesondere mit Blick auf eine definitive Nutzung als Unterhaltsstelle zu prüfen und zu optimieren.

5.3.5. Projektdeponie Bergrüti Dulliken

Die vorgesehene Geländeauffüllung Bergrüti liegt in der kantonalen Juraschutzzone und ist ein Naherholungsgebiet. Es handelt sich um ein kleines Tal, das vom Engelberg Richtung Dorf verläuft, landwirtschaftlich genutzt wird und landschaftlich sensibel ist. Zudem verläuft hier ein Gewässer (Mülibach). Eine Auffüllung hätte eine massive Veränderung der natürlichen Landschaft zur Folge. Ausserdem ist der Standort heute sehr schlecht für LKW erschlossen. Die Zufahrt ist nur über schmale und kurvige Strassen und unter Belastung der Wohnquartiere in Starrkirch-Wil oder Dulliken möglich.

Der Entsorgungsweg via projekteigene Deponie wird unter anderem damit begründet, dass der Deponiestandort in einer Standortevaluation für projekteigene Deponien gut abgeschnitten habe. Die Qualität der Standortevaluation ist zu relativieren, da die Standortsuche für eine projektspezifische Deponie nur mit sehr beschränktem Suchgebiet (Transportdistanz Förderband oder Bahnanschluss) durchgeführt wurde. Bei einer klassischen Deponiesuche werden normalerweise deutlich grössere Suchgebiete betrachtet. Würde man das Suchgebiet für die projekteigenen Deponien entsprechend ausweiten, ist fraglich, ob die gefundenen Standorte in einer Evaluation nach wie vor so gut abschneiden würden.

Überdies braucht es für die Entsorgung des Ausbruchmaterials vom ZS Dulliken eine detaillierte Evaluation aller möglichen Entsorgungswege (regionale Abbaustellen, Bahnabtransport, projekteigene Deponie usw.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Verwertung einer Ablagerung vorzuziehen ist. Ein Bahntransport ab Dulliken/Däniken wäre z.B. mittels Förderbandlösung gut machbar. Da wegen der starken Auslastung des Bahnknotens Olten im Westen ein Bahnabtransport ab Dulliken/Däniken tendenziell eher Richtung Osten erfolgen dürfte, ist auch die Entsorgung in grösseren Abbaustellen in den Kantonen Aargau und Zürich zu prüfen.

Antrag:

Die Standortevaluation zur Entsorgung bzw. Verwertung des Ausbruch-/Aushubmaterials aus dem Kanton Solothurn hat umfassend zu erfolgen und ist insbesondere um weitere Alternativen (Bahnabtransport, bestehende Aushubdeponien innerhalb/ausserhalb Kanton Solothurn) zu ergänzen.

6. Anmerkungen zum Konzeptteil des SUG

6.1. Kapitel 1.2 Konzeption des SUG

Der Planungsgegenstand und das Verhältnis der Planungsinstrumente Sach- und Richtplan sind gut und knapp beschrieben und werden durch Abbildungen veranschaulicht. Der Abschnitt zur Plangenehmigung ist noch weiter zu erläutern: Es handelt sich um ein Planungs- und Bewilligungsinstrument des Bundes, in welchem die Festlegungen aus Sachplan und kantonalem Richtplan weiter konkretisiert und grundeigentümerverbindlich festgelegt werden. Es übersteuert kantonale oder kommunale Festlegungen. Der Start des Plangenehmigungsverfahrens ist für uns erst dann denkbar, wenn die Festlegungen im SUG alle den Abstimmungsstand einer Festsetzung erfüllen.

Im Abschnitt Erarbeitung ist aufgeführt, dass die vorliegende Version des SUG ausschliesslich dazu dient, die 1. Etappe des Projekts von CST zu konkretisieren. Bei einer Erweiterung von CST oder bei einem neuen Projekt müsste der SUG angepasst werden. Diese beiden Fälle gilt es klar

zu unterscheiden. Im Falle einer Weiterentwicklung von CST sollte der Konzeptteil möglichst wenig angepasst werden, damit für alle Betroffenen dieselben Festlegungen gelten (Stichwort «Planbeständigkeit»). Bei einem neuen Projekt muss der Sachplan grundsätzlich überarbeitet bzw. neu erarbeitet werden, da dieser auf das Projekt von CST ausgerichtet ist.

Anträge:

- Das dem Sachplan und Richtplan nachfolgende Plangenehmigungsverfahren ist besser zu erläutern. Gegebenenfalls ist ein eigener Abschnitt zu den Verfahren und ihren Verhältnissen einzufügen.
- Das Plangenehmigungsverfahren ist erst zu starten, wenn die Festlegungen im SUG den Koordinationsstand «Festsetzung» aufweisen.
- Der Abschnitt Erarbeitung ist im Bereich der Anpassung des SUG zu präzisieren.

6.2. Kapitel 1.3 Der SUG als Teil des Sachplans Verkehr

Im Kapitel wird aufgezeigt, welchen Beitrag das unterirdische Gütertransportsystem zur Erreichung der Ziele und Entwicklungsstrategien des Programnteils leistet. Der Beitrag von CST wird im Grundsatz als positiv dargestellt. Wir weisen darauf hin, dass das Vorhaben mit dem Tunnelsystem und den Hubs Grundwasservorkommen tangiert. Beim Verkehr sehen wir insbesondere eine Entlastung der Hauptverkehrsachsen (Autobahnen), lokal und regional wird aber wohl Mehrverkehr entstehen, nicht nur im Bereich der Hubs. Dies insbesondere im Gäu, wenn nur die 1. Etappe in Betrieb ist. Zudem sind die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung noch weitgehend unbekannt (Druck für die Ansiedlung neuer Logistikanlagen, die wiederum Verkehr generieren). Im UGÜTG ist die privatwirtschaftliche Finanzierung festgelegt. Der Rückbau und die Sicherung auf Kosten des Eigentümers sind vorgesehen und entsprechende Sicherheiten sind vom Bundesamt für Verkehr einzufordern. Im Falle ungenügender Sicherheiten sind der Kanton Solothurn sowie die betroffenen Gemeinden und Grundeigentümer schadlos zu halten. Dies ist unter U4 festzuhalten.

Im Abschnitt Kantonale Richtpläne ist zu ergänzen, dass - wenn ein Kanton keine Festlegungen im kantonalen Richtplan trifft - der Bund diese im Sachplan vornehmen kann.

Abbildung 4 zeigt den Planungsprozess und die Zuständigkeiten auf. Die einzelnen Themen und Verfahren sind auf der Zeitachse besser aufeinander abzustimmen. So kann zum Beispiel das PGV konsequenterweise erst dann angegangen werden, wenn auch die kantonalen Richtpläne genehmigt sind. Die Abbildung würde unseres Erachtens besser ins Kapitel 1.2 passen.

Anträge:

- Die Tabelle 2: Abstimmung des SUG mit den Zielen und Entwicklungsstrategien des SPV ist zu ergänzen und zu präzisieren. Die negativen Auswirkungen bzw. offenen Fragen sind aufzunehmen.
- Der Abschnitt Kantonale Richtpläne ist zu ergänzen mit Art. 7 Abs. 4 UGÜTG.
- Die Abbildung 4: Planungs- und Realisierungsprozess im Zusammenspiel von Sach- und Richtplanprozess ist zu verfeinern und gegebenenfalls ins Kapitel 1.2 zu integrieren.

6.3. Kapitel 2.2 Grundsätze für die einzelnen Projektteile

Es wird festgelegt, dass die Kantone und Gemeinden gemäss kantonaler Gesetzgebung allfällige Ergänzungen des lokalen Verkehrssystems bestimmen. Die Kosten für die Planung wie auch die Realisierung der Strassen- und Schienenerschliessung verteilen sich demnach nach den Vorteilen auf die Betroffenen.

Die Region Olten - Gäu übernimmt bereits heute eine wichtige Logistikfunktion für die Versorgung des Landes und trägt entsprechende Lasten. Aus diesem Grund ist es unabdingbar, dass CST die durch das Vorhaben verursachten Verkehrsmassnahmen finanziert. Dies gilt sowohl für das Umfeld der Hubs sowie bei allen weiteren bau- und betriebsnotwendigen Anlagen.

Für alle Anlagen muss im Vordergrund stehen, dass die Flächen effizient genutzt und nach Möglichkeit Synergien mit bestehenden Anlagen genutzt werden.

Antrag:

Die behördenverbindlichen Beschlüsse sind zu ergänzen mit flächensparender und effizienter Nutzung sowie der Nutzung von Synergien mit bestehenden Anlagen/Nutzungen, dies gilt auch für temporäre Anlagen wie Installationsplätze.

6.4. Kapitel 5 Modalitäten für Anpassungen und Fortschreibungen

Die Verfahren für Anpassungen und Fortschreibungen haben sich nach der Arbeitshilfe «Konzepte und Sachpläne des Bundes» zu richten. Demnach kann eine Anpassung ohne neue erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie ohne neue Interessenkonflikte in einem vereinfachten Verfahren erfolgen. Im SUG sind dazu geringfügige Abweichungen bei Perimetern oder Korridoren aufgeführt. Im letzten Satz wird das nur auf Abweichungen beim Tunnel bezogen.

Eine Fortschreibung führt hingegen zu keiner materiellen Änderung. Sie stellt einen Nachtrag und keinen neuen Entscheid dar. Eine Anpassung des Koordinationsstands, insbesondere zu einer Festsetzung, stellt unseres Erachtens immer eine Anpassung dar.

Anträge:

- Das Kapitel hat sich an der Arbeitshilfe «Konzepte und Sachpläne» des Bundesamts für Raumentwicklung zu orientieren und ist entsprechend anzupassen.
- Für eine Anpassung des Koordinationsstands, insbesondere zu einer Festsetzung, ist ein Sachplanverfahren durchzuführen.

7. Abstimmungsbedarf mit den Absichten der SBB für ein KV-Terminal

Parallel zu CST plant die SBB im Rahmen des Projekts «Suisse Cargo Logistics» ein Netz an KV-Terminals für den kombinierten Verkehr (Schiene/Strasse). Ein Terminal ist im Kanton Solothurn in den Gemeinden Egerkingen/Gunzgen vorgesehen. Es ist unerlässlich, dass die beiden Vorhabenträger diese beiden Infrastruktursysteme aufeinander abstimmen und koordinieren, um das Synergiepotenzial zu nutzen.

Wir erwarten deshalb, dass der Bund im Rahmen des weiteren Verfahrens zum SUG zur Frage Stellung bezieht, wie diese beiden Ansätze zu bewerten sind. Denn offensichtlich handelt es sich bei beiden Vorhaben um Infrastrukturen von nationaler Bedeutung, die auf eine fundamentale Anpassung/Ergänzung des schweizerischen Logistiksystems hinauslaufen und weitreichende räumliche Auswirkungen insbesondere für die Gemeinden im Gäu und den Kanton Solothurn mit sich bringen.

8. Fazit

Bei CST handelt sich um ein Generationenprojekt mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Für die 1. Etappe liegen für das Sachplanverfahren verschiedene Abklärungen vor. In einigen Bereichen sind noch grundlegende Fragen zu klären. Die fehlenden Antworten führen dazu, dass noch keine abschliessende raumplanerische Interessenabwägung vorgenommen werden kann. Um die Akzeptanz bei allen Betroffenen zu erhöhen, ist ein stufengerechter Einbezug sowie eine transparente Kommunikation unerlässlich. Grosse Bedenken bestehen auch gegenüber einer Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung, die auf privater Initiative beruht und eigenwirtschaftlich betrieben wird. Der Bund ist gefordert darzulegen, wie dies auch langfristig funktioniert und welche Kontrollmechanismen bestehen. Er hat auch zur Haftungsfrage und dem Risikomanagement Stellung zu beziehen.

Im Zusammenhang mit den von der SBB in Planung stehenden KV-Terminals ist es unerlässlich, dass der Bund im Rahmen des SUG zu den Auswirkungen der beiden Vorhaben insbesondere auf das Gäu Stellung bezieht und den sich daraus ergebenden Handlungsbedarf zur Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen anerkennt. Im Ergebnis ist die Umsetzung solcher Vorhaben im Gäu für den Kanton Solothurn nur dann denkbar, wenn den Gemeinden und dem Kanton daraus konkrete Vorteile erwachsen.

Wie bereits dargelegt, bestehen gegenüber dem Vorhaben von CST insbesondere bezüglich der Auswirkungen auf die für die Trinkwasserversorgung im Kanton Solothurn sehr bedeutenden Grundwasservorkommen grundlegende Vorbehalte, welche die Machbarkeit des Vorhabens in Frage stellen. Zudem beurteilen wir die Standortwahl für die projekteigene Aushubdeponie Bergrüti in Dulliken sowie die verkehrlichen Auswirkungen bezüglich der Funktionsfähigkeit der bestehenden kantonalen und kommunalen Strasseninfrastruktur kritisch. Der Nachweis, dass dem Vorhaben keine unlösbaren Konflikte entgegenstehen, ist offensichtlich noch nicht erbracht. Die Voraussetzungen für eine Festsetzung der verschiedenen Anlageteile im Sachplan sind daher derzeit nicht gegeben.

Für den weiteren Fortgang des Verfahrens erachten wir es als zentral, möglichst rasch zwischen den in Etappe 1 betroffenen Standortkantonen von CST und dem Bund auf höchster Ebene und unter Einbezug des Vorstehers des UVEK eine Aussprache über das weitere Vorgehen durchzuführen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Peter Hodel
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Sachplan Unterirdischer Gütertransport (Cargo sous terrain CST) vom 27. Mai 2024