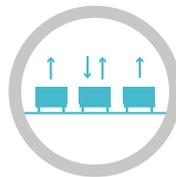


Kanton Solothurn

Cargo Sous Terrain in Solothurn und im Aargau
Das unterirdische Logistiksystem soll die Strassen entlasten, indem Waren über Tunnelsysteme transportiert werden. Ab 2030 soll eine erste Strecke den Logistikknotenpunkt Niederbipp mit Zürich verbinden.



Der erste Streckenabschnitt Niederbipp–Zürich misst 70 Kilometer. Entlang der Strecke sind verschiedene Hubs an wichtigen Logistikstandorten geplant, wo die Paletten mit Ware von Lieferdiensten abgegeben und abgeholt werden können. Innerhalb des Tunnels fahren unbemannte Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde, 24 Stunden, sieben Tage die Woche.



Im Tunnel sind drei Spuren vorgesehen: Eine, die Richtung Zürich, eine zweite Richtung Härkingen und die mittlere Spur wird genutzt für Zwischenlagerung und Pufferung oder als Verstärkung. Das System ermöglicht auch Optimierungen in der Auslieferung: Die Güter werden im Tunnel vorsortiert bzw. sequenziert, damit sie bei den Hubs in der richtigen Reihenfolge heraufbefördert werden.

Tunnel-Traum: Der unterirdische

Cargo Sous Terrain will die Logistik, wie wir sie heute kennen, neu definieren. Das Projekt beginnt in den

Jocelyn Daloz und Sébastien Lavoyer

Die nächste Baustelle des Jahrhunderts könnte in Härkingen beginnen. In dieser Region soll die erste geplante Teilstrecke des unterirdischen Güterbahnsystems des Unternehmens Cargo Sous Terrain starten. Der Traum: Die Autobahnen und Städte an der Oberfläche dauerhaft vom Güterverkehr entlasten. Das Bundesamt für Verkehr geht davon aus, dass dieser bis 2040 um 37 Prozent zunehmen wird. «Unsere Annahme ist, dass die Zunahme noch höher ausfallen könnte», sagt Klaus Juch, Projektleiter von Cargo Sous Terrain. Umso mehr begeistert sich der Bauingenieur für dieses Projekt, das die Logistik völlig neu definieren will.

Bevor das Transportnetz bis 2045 das ganze Mittelland umfasst und Genf, Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen verbindet, soll zunächst im Jahr 2031 ein Tunnelsystem in Betrieb genommen werden, das sich vom Logistikhubs Härkingen-Neuendorf bis nach Zürich erstreckt. Unterwegs sind zahlreiche «Hubs» geplant, wo die Ware aus den Tunnels hinaufbefördert werden kann. Diese befinden sich an bereits existierenden Logistikzentren wie Suhr, Schafisheim und Hunzenschwil, Dietikon-Spreitenbach oder im Berner Niederbipp.

Brücken bauen, um Tunnels zu bohren

Ein riesiges Unterfangen mit Milliardenbudget – insgesamt soll das Projekt mehr als 30 Milliarden Franken kosten. Gerade darum schloss sich Bauingenieur Klaus Juch dem Projekt an. Der Hägendorfer hat eine Karriere in der Immobilienverwaltung hinter sich und sieht sich gerne als Brückenbauer. Er wird viele Brücken bauen müssen, um die unzähligen Hürden des Projektes zu überwinden: Denn bevor erste Bagger

in Suhr, Härkingen oder Dietikon auf-fahren, bevor Tunnelvortriebsmaschinen das Gestein am Jürasüdfuss und in der Mittellandmolasse durchlöchern können, muss es politisch gutgeheissen werden. Von Seiten des Bundes scheint die Unterstützung nach langem Zagen und Zaudern gesichert zu sein: Der Bundesrat hat einen Gesetzesentwurf verabschiedet, die Details müssen im Parlament ausgearbeitet werden.

Das Gesetz soll sich stark vom Eisenbahngesetz inspirieren lassen: Demnach soll für Cargo Sous Terrain ein Sachplan zum unterirdischen Warentransport erstellt werden. Parallel dazu laufen bereits erste Gespräche

«Wir fürchten keine berechtigten Einsprachen.»



Klaus Juch
Projektleiter Cargo Sous Terrain

bezüglich der notwendigen Anpassungen von kantonalen Richtpläne und der Erarbeitung des Plangenehmigungsverfahrens. Der Zeitplan ist sportlich: 2026 soll der Spatenstich erfolgen.

Aber hinter der offensichtlichen Unterstützung des Projektes durch Bundesrat und Kantone versteckt sich nach wie vor eine leichte Skepsis aus der Politik. In der Botschaft des Bundesrates zum Gesetzesentwurf ist eine Zurückhaltung ersichtlich: Der Bund will sich nicht zu stark in Güterverkehr einmischen, er will die Kompetenzen der Kantone bei der Nutzung des Untergrunds nicht antasten und schliesst aus, sich finanziell zu beteiligen. Die Kantone Aargau und Solothurn hingegen forderden in ihren Stellungnahmen bei der Vernehmlassung im Jahr 2019, dass sich der Bund stärker – zumindest in der Planung – beteilige.

Kantone wollen, dass der Bund mehr Verantwortung übernimmt

Gemäss dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sei diese Frage auch mit dem Gesetz noch nicht beantwortet: «Die verbleibenden Fragen zu den Schnittstellen zwischen Bund und Kantonen, auf die wir bereits in unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung hingewiesen haben, sind im weiteren Verfahren zu klären», schreibt Sprecher Giovanni Leardini auf Anfrage.

Noch deutlicher formuliert es das Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn: Es betrachtet die vorgesehene Planungskaskade mit Sachplan, Richtplan und Plangenehmigungsverfahren als nicht zielführend. «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 Inf-

rastrukturträgers von nationaler Bedeutung sein», schreibt Sekretär Bernardo Albisetti. Solothurn sei wohl von den anderen Kantonen, von denen viele weniger betroffen sind, überstimmt worden. Das Departement erkennt fehlenden Willen der Bundesbehörden, Verantwortung zu übernehmen, einen föderalistischen Reflex der Kantone, «möglichst keine Zuständigkeit den Bundesbehörden zuzuordnen».

Wasserversorger fürchten um die Qualität des Grundwassers

Ist die Hürde der kantonalen Richtpläne einmal überwunden, könnte das Projekt immer noch an Opposition von Anwohnern, Firmen, Gemeinden oder

«Wenn Logistiker bei uns ausweiten, wäre das negativ.»



Dieter Leu
Gemeindepräsident Rickenbach SO

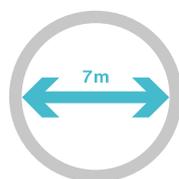
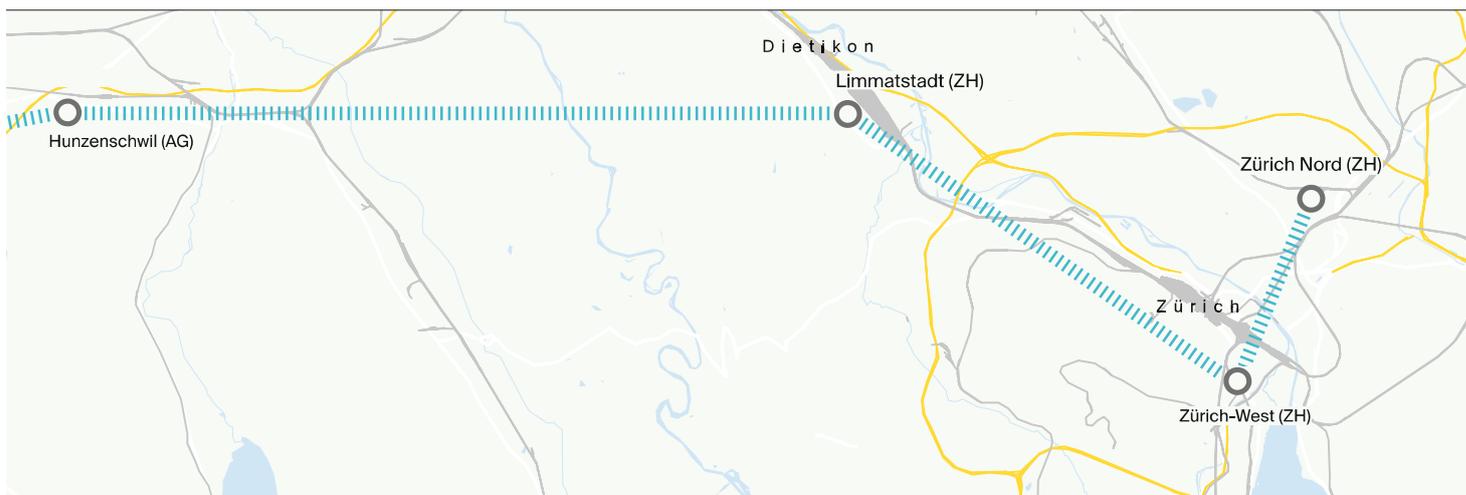
Verbänden scheitern, die ihre Einsprachen direkt beim Bundesamt für Verkehr einreichen können. Das Plangenehmigungsverfahren mit dem Bundesamt für Verkehr als koordinierende Instanz soll sicherstellen, dass verschiedene Interessen sauber erfasst sind.

So sollen Schutzgüter wie Grundwasser, Luft, Lärm, das Risiko möglicher Altlasten sowie archäologische Funde sorgfältig in die Planung mit einbezogen werden. Juch fürchtet sich nicht vor möglichen Einsprachen – er begrüsst diese im Gegenteil: «Wer ein berechtigtes Interesse hat und seine Besorgnisse formuliert, fürchten wir nicht. Wir heissen begründete Einsprachen willkommen», meint Juch.

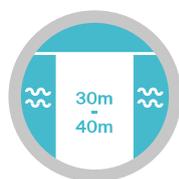
Bedenken haben zwei Verantwortliche der Wasserversorgung im Solothurner Gäu geäussert: So schreiben der Präsident der regionalen Wasserversorgung im Gäu Rööbi Gurtner sowie der Präsident des Zweckverbandes Wasserversorgung Untergäu Thomas Jäggi in einem Leserbrief an die NZZ, dass der neue Tunnel das Grundwasser erwärmen könnte: «Die geplante Trasse für den Tunnel des Cargo Sous Terrain liegt westlich von Olten vollständig in einem der wichtigsten Grundwasservorkommen im Mittelland. Mehr als 70 000 Menschen werden mit Trinkwasser aus diesem Grundwasserstrom versorgt. Transport erzeugt immer Abwärme. Diese Abwärme darf keinesfalls in das Grundwasser abgeführt werden. Dazu braucht es klare Regeln von der Politik und die nachhaltige Lösung von den Projektträgern.»

Tunnel könnte sogar als Wärmequelle genutzt werden

Diese halten fest, schon nachhaltige Lösungen zu bieten: Klaus Juch spricht darüber mit Leidenschaft: «Ich bin in Hägendorf aufgewachsen, wohne seit Jahren in der Region. Ich habe seit je-



Der Tunnel wird einen Durchmesser von ungefähr 7 Metern haben – halb so viel, wie der Eppenbergtunnel. Die Linienführung wird möglichst im Fels verlaufen, südlich entlang der Jurakette und innerhalb der Molasse (Sedimentgesteinsmassen, die von den Alpen abgetragen wurden). So sollen Eingriffe in Grundwasserbestände begrenzt werden. 83 Prozent der Strecke soll innerhalb des Felses verlaufen.



Um Grundwasserbestände entweder unter- oder überfahren zu können, haben die CST-Ingenieure beschlossen, dass in einer Grundtiefe von mindestens 30 bis 40 Meter gebaut wird. Denn gänzlich können sie Grundwassergebiete nicht meiden. Etwa in den Reuss- und Limmattälern oder im Gäu wird teilweise in Lockergestein gegraben werden müssen, wo es auch Grundwasservorkommen hat.

Quelle: Cargo Sous Terrain AG; Redaktion: Joc; Grafik: Isl

Warenfluss

Kantone Aargau und Solothurn.

her das gute Trinkwasser in dieser Region geniessen können. Ich werde deshalb alles dafür tun, dass meine Söhne das auch trinken können.» Dieses Versprechen verstärkt er dadurch, dass er für seine jetzige Gemeinde, Starrkirch-Wil, verantwortlich für das Trinkwasser war. Gemäss seinen Erklärungen dürften die Schäden am Grundwasser sehr gering ausfallen: 83 Prozent der Streckenführung sollen direkt im Fels verlaufen, wo keine Grundwasserbestände sind.

«Die Molasse (ein Sedimentgestein, das von den Alpen ins Mittelland abgetragen wurde, Anmerkung der Redaktion) ist von Swisstopo gut beschrieben», sagt Juch. Wo Lockergestein durchquert wird, wie etwa in den Tälern von Reuss, Limmatt, Aare oder Suhre, oder eben im Gäu, soll der Tunnel die Grundwasserschichten möglichst unter- oder überqueren. Möglich wäre sogar, den 30 bis 40 Meter tief liegenden Tunnel als Wärmequelle zu nutzen: «Dadurch würden wir dem Grund sogar Wärme entziehen», sagt Juch.

Gemeinden sind für das Projekt, fördern aber Mehrverkehr

In den betroffenen Aargauer und Solothurner Gemeinden schaut Cargo Sous Terrain bereits konkrete Parzellen für seine Hubs an, wie Juch bestätigt. Die Gemeindevertreter betonen denn auch die visionären Aspekte des Projektes: «Ein bestechender Lösungsansatz für die Reduktion des ständig zunehmenden Verkehrs», sagt etwa Daniel Nützi, Gemeindepräsident von Härkingen SO. Dieter Leu aus Rickenbach SO spricht von «guter Absicht», Urs Wiederkehr aus Hunzenschwil lobt das Projekt als «ökologisch sinnvoll». Marco Genoni, Gemeindepräsident von Suhre, spricht den springenden Punkt für die Region an: der mögliche Mehrverkehr an den Hubs. Denn wenn unzählige Logistiker

wie Migros, Planzer und Galliker an diesen Orten anfahren, könnte sich der Stau von der Autobahn in die Industriegebiete verlagern. Gerade an Endpunkten wie Niederbipp oder Härkingen könnte der Mehrverkehr beachtlich sein – deshalb ist es für Gemeindepräsident Nützi wichtig, dass die Teilstrecke Richtung Süden weitergeht.

Dieter Leu glaubt sogar, dass seine Gemeinde nur dann profitieren werde, wenn die transportierte Ware nur umkonfektioniert statt von Rickenbach aus verteilt wird: «Sollten durch den CST-Hub die heute hier ansässigen Logistikunternehmen ausgebaut oder sogar neue Logistikunternehmen angesiedelt werden, wäre dies sehr negativ zu beurteilen.» Dass ein Hub mehr Arbeitsplätze schaffen würde, glaubt Leu wegen der zunehmenden Automatisierung der Branche nicht.

Cargo Sous Terrain will die Feinverteilung, die sogenannte «letzte Meile» dank künstlicher Intelligenz und einer vertieften Kooperation der Logistikfirmen meistern. Diese sollen sich absprechen, wer welche Routen wie und wann macht, damit die Lastwagen möglichst ausgelastet sind. Damit will man dem Unbehagen der Hub-Gemeinden und Städte begegnen. Einige Gemeinden sehen auch durchaus Chancen für ihre Standortförderung. Urs Wiederkehr, Gemeindeammann von Hunzenschwil, erhofft sich eine Beschleunigung des Doppelspurbaus der Nationalbahnlinie Lenzburg-Zofingen, eventuell mit separatem Rangierbahnhof. Zudem könnte sich der nächtliche Rangierbetrieb beim Bahnhof Hunzenschwil, der heute nahe an Wohngebieten stattfindet, in Richtung des Hubs verlagern.

WWW.

Grafiken und Infos zu Cargo Sous Terrain finden Sie online.

100 Millionen – bloss für die Planung

Der Staat zahlt nichts. Private haben schon 100 Millionen investiert. Warum?

Investoren Die finanziellen Dimensionen von Cargo Sous Terrain (CST) sind gigantisch. Allein die Planungsphase bis 2026 wird rund 100 Millionen Franken verschlingen. Für den Bau des ersten Teilstücks werden 2,9 Milliarden fällig, bis die 400 Kilometer Tunnelsystem stehen geschätzte 30 Milliarden. Das alles privat finanziert. Das ist die Vision. Zugesagt sind die ersten 100 Millionen. Und bei CST ist man optimistisch, dass man die Finanzierung des ersten Teilstücks bis Ende 2021 auch unter Dach und Fach hat. Begünstigt wird der Optimismus durch tiefe Zinsen und ein schwieriges Anlageumfeld. Die Interessen der 31 Hauptaktionäre sind bestimmt so mannigfaltig wie deren Branchenzugehörigkeit. Auffällig aber ist, dass rund ein Drittel institutionelle Anleger dazu zählen. Mit welchen Erwartungen, welcher Motivation geben Sie Geld?

Viele Banken, aber die SoBa ist nicht unter den Investoren

Zuerst zu den Banken. Auffällig aus Solothurner Sicht: Die SoBa ist nicht unter den Investoren. Ein CST-Engagement passe nicht in die Anlagestrategie, teilt Mediensprecher Roberto Brunazzi mit. Auch weil das Projekt keine laufende Rendite abwirft. Aber vor allem, weil man im Bereich Personenmobilität investiere, nicht in Gütermobilität. Von Rendite-Erwartungen spricht keine der investierenden Banken. Für die Zürcher Kantonalbank steht die Förderung von Innovation im Mittelpunkt, wie Sprecher Alexander Wolski mitteilt. Und: «Unser Ziel ist, dass diese Idee Wirklichkeit wird.» Die Schweiz brauche auch «neue Denksätze» bei den Refinanzierungsmöglichkeiten grosser Infrastrukturprojekte. Deshalb wolle man einen Beitrag zur Realisierung eines rein privat finanzierten Projektes leisten.

Diesen Punkt unterstreicht auch die Genossenschaftsbank WIR. Zudem wolle man die Interessen und Sichtweise der KMU einbringen. Die Basellandschaftliche Kantonalbank



In solchen Wagen sollen die Paletten im Untergrund zwischen Genf und St. Gallen transportiert und durch künstliche Intelligenz arrangiert werden.

Bild: zvg

BLKB stellt die Entlastung für Umwelt sowie Strassen- und Schienenverkehr ins Zentrum. «Wir stärken damit auch unsere Positionierung als nachhaltige, zukunftsorientierte Bank», sagt Daniel Gröli-Haber, Leiter Strukturierte Finanzierungen.

Private Finanzierung, ökologische Nachhaltigkeit – das sind die Punkte, die CST für Andreas Gerber, Leiter Firmenkunden Schweiz bei der Credit Suisse, zum Vorzeigeprojekt machen. Und zwar weltweit. «Cargo Sous Terrain wird die Schweiz bei einer erfolgreichen Umsetzung nachhaltig und positiv prägen», sagt der CS-Manager. Die CS stellt auch ihr Know-how im Bereich Finanzierung zur Verfügung. So sehr die Banken die Rendite in den Hintergrund stellen, CST muss auch «einen Return geben, sonst investiert niemand», wie CST-Boss Peter Sutterlütli sagt.

Offener sprechen die Versicherungen. Die Mobilair nennt CST «eine attraktive Möglichkeit» für eine renditeorientierte Anlage. Noch konkreter

wird die Vaudoise. Pressesprecherin Carole Morgenthaler sagt, man erwarte langfristig eine «angemessene Rendite», um dann zu konkretisieren, dass man ab Betriebsbeginn eine «jährliche Rendite 4 bis 5 Prozent» erwarte. Aber es geht auch hier um mehr. Man beteilige sich «an einem der wichtigsten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der Schweiz», so die Vaudoise. Und ja, Nachhaltigkeit ist auch für die Versicherungen wichtig. Jonas Grossniklaus, Sprecher der Helvetia, sagt: «Dieses Gesamtlogistiksystem entlastet die Verkehrswege, reduziert die Umweltbelastung und sorgt für die pünktliche Lieferung von Waren.» Angetönt ist ein weiterer für die Versicherungen zentraler Punkt: Verkehrssicherheit. Überlastete Strassen und knappe Verfügbarkeiten auf Bahnstrecken erhöhen die Risiken. Geht ein grosser Teil der Güter in den Boden, kann das einen sehr positiven Effekt haben. Das ist in ihrem Interesse.

Sébastien Lavoyer