

Die Storys  
des Tages.

Dieser Artikel könnte Sie interessieren.

# Ab in den Untergrund

In wenigen Jahren soll in der Schweiz der Bau einer unterirdischen Güterbahn beginnen. Was sind die Ziele des Projekts – und wo liegen die Schwierigkeiten?

Peter Meier

@bernpem



Mit 30 km/h durch den Transporttunnel: Vollautomatisches Elektrofahrzeuge. Foto: Cargotube/Keystone

Lesen Sie alle Storys des Tages.

Jetzt kostenlos herunterladen:

**I**m Untergrund – hier sehen die Promotoren des Projekts Cargo sous Terrain (CST) die logistische Zukunft des Gütertransports. Sie planen eine unbemannte Gütermetro, die ab 2045 die Städte von St. Gallen bis Genf und von Basel bis Luzern und Thun unterirdisch verbinden soll. Ein dreispuriges Tunnelsystem mit einem Durchmesser von sechs Metern für den vollautomatischen Warenverkehr unter Tage – zuverlässig, effizient, umweltschonend. Es ist ein gigantisches Generationenprojekt, am ehesten vergleichbar mit der Alpentransversale Neat, über 33 Milliarden Franken schwer, das ohne einen Rappen Steuergeld finanziert werden soll.

Als ein Konsortium von rund einem Dutzend Firmen diese futuristische Idee 2016 lancierte, erntete es Staunen und Skepsis. Davon aufhalten liessen sich die Initianten nicht, zumal kurz darauf der Bundesrat seine Unterstützung per Spezialgesetz zusagte, sofern mehrere Bedingungen erfüllt sind. Die dringendsten: Das Konsortium müsse sich in eine Aktiengesellschaft umwandeln, einen Bedarfsnachweis liefern und 100 Millionen Franken Kapital aufbringen, um die Planungs- und Baubewilligungsphase für die erste Teilstrecke zu finanzieren – ein 67 Kilometer langer Tunnel durchs Mittelland, der die Logistik-Drehscheibe Härkingen/Niederbipp mit Suhr, Spreitenbach und Zürich verbinden soll.

## Für die 10-Millionen-Schweiz

Diese erste Zwischenstation hat die im letzten März gegründete CST AG nun erreicht. Die Finanzierungszusagen lägen vor, verkündete gestern Verwaltungsratspräsident Peter Sutterlüti vor den Medien. Aber auch die übrigen Auflagen seien erfüllt. Den Nachweis sowie die Roadmap für die nächsten Schritte habe man soeben Verkehrsministerin Doris Leuthard zur Prüfung übergeben: «Das ist ein Meilenstein auf unserem Weg zum

Gesamtlogistiksystem für eine 10-Millionen-Schweiz», sagte Sutterlüti. Er liess aber auch durchblicken, dass das Geld nicht problemlos zusammenzubringen war. Von den bisherigen Aktionären hätten zwar Coop, Mobiliar, Migros, Post, Swisscom und ZKB ihre Beteiligungen aufgestockt, wie Daniel Wiener erläuterte, der für die CST-Finanzierung zuständig ist. Doch das reichte nicht. Daher holte die CST neue Investoren mit an Bord: Credit Suisse, Helvetia-Versicherungen und die Mechatronikfirma Gotthard 3 aus der Schweiz, dazu den französischen Infrastrukturentwickler Meridiam und die Dagong Global Investment Holding Group aus China, die in Technologien und Infrastrukturen investiert.

## So funktioniert die Gütermetro

### Grafik vergrössern

Über die Höhe der ausländischen Engagements wollte Wiener nichts verraten, solange die Prüfung durch den Bund laufe – nur so viel: «Wie verlangt, stammt mehr als die Hälfte des Kapitals aus der Schweiz.» Entscheidend für die Wahl der Auslandpartner sei deren technologisches Know-how gewesen, so Wiener. Bei der chinesischen Dagong spielte aber noch ein anderer Aspekt mit: CST habe das Potenzial für den globalen Verkauf von Lizenzen, da die Logistikprobleme in allen Städten der Welt dieselben seien, so Sutterlüti. Vorab in China bestehe ein enormes Interesse am automatisierten Logistiksystem CST, bestätigte Dagong-Chairman Guan Jianzhong.

## Finanzen aus China?

Die Frage, ob die Chinesen auch den 3 Milliarden Franken teuren Bau der Pilotstrecke Härkingen–Zürich mitfinanzieren, sei noch kein Thema gewesen, sagte Wiener am Rande der Medienkonferenz. Das sei bislang aber auch nicht vorgesehen: «Priorität hat der Schweizer Kapitalmarkt», so Wiener. Und dort treffe er mit dem Infrastrukturprojekt auf grosses Interesse, «gerade auch bei Versicherungen und Pensionskassen».

Zweifel an den Realisierungschancen des Projekts scheint bei CST niemand zu haben. Verbreitet wird vielmehr begeisterte Zuversicht, zumal nun auch die betroffenen Kantone Aargau, Bern, Solothurn und Zürich ihre Unterstützung zugesagt haben. Ganz verschwunden sind die Vorbehalte dort aber kaum. Denn für Hin- und Weglieferung vom CST sind Hubs geplant, die wohl einen regen Lastverkehr mit sich bringen.

## Träger Politbetrieb

Das Hauptproblem dürfte indes der enge CST-Fahrplan sein. Die Finanzzusagen sind daran geknüpft, dass das vom Bund in Aussicht gestellte Spezialgesetz im Frühjahr in die Vernehmlassung geht und 2019 vom Parlament verabschiedet wird. Das ist angesichts des trägen Politbetriebs äusserst ambitioniert.

Das Resultat der CST-Prüfung werde wohl erst Anfang Juni vorliegen, heisst es beim Bundesamt für Verkehr. Man habe aber die Vorarbeiten aufgenommen, um das Rahmengesetz parallel dazu erarbeiten zu können. Dann sei es am Parlament. Dieses müsste sich gewaltig sputen. Die bundesrätliche Botschaft käme frühestens Ende Jahr und das CST-Gesetz in der Frühlingsoder Sommersession 2019 in die Räte.

Geht der CST-Fahrplan auf, fahren bereits 2023 die Bagger auf. 2030 soll die Gütermetro dann den Betrieb starten.

## Mission vorerst beendet

**Interview** Mit Daniel Wiener, Verwaltungsrat der Cargo sous Terrain, sprach Makrus Brotschi.

### Dürfen Sie für die Gütermetro im Untergrund einfach bohren?

Alles unterhalb der Keller oder anderer Tiefbauten ist öffentlich. Dort unten kann jeder machen, was er will, ausser mit den Bodenschätzen. Diese gehören der Öffentlichkeit. Im Untergrund darf man bauen, solange dadurch die darüberliegenden Bauten nicht beeinträchtigt werden.

### Haben Sie schon abgeklärt, ob Sie Grundwasserzonen oder brüchiges Gestein durchqueren?

Ja, wir kennen die Geologie genau und haben die Linienführung wegen einer Zone mit kritischer Geologie bereits angepasst. Wir umfahren diese mit einer Kurve. Wir sind nun daran, die Standorte für die Hubs festzulegen.

### Das AKW Gösgen unterqueren Sie nicht?

Nein, das liegt auch nicht in der Nähe eines Logistikcenters. Wir versuchen, die Logistikcenter der Schweiz direkt miteinander zu verbinden. Wir dürfen auch unter der Autobahn bohren, allerdings nur mit höchsten Auflagen, 20 bis 40 Meter unter dem Boden.

### Das Ganze erinnert etwas an eine unterirdische Rohrpost.

Das ist kein schlechtes Bild, allerdings handelt es sich bei Cargo sous Terrain nicht nur um ein Transportsystem. Wir sind ein bewegliches Lagerhaus unter dem Boden. Wir werden auf der mittleren unserer drei Spuren eine Million Quadratmeter Lagerfläche haben. Das entspricht zehn riesigen Lagerhäusern. Das ist wie ein horizontales, unterirdisches Hochregallager, in dem man Waren abrufen und zwischenlagern kann.

### Konkurrenzieren Sie SBB Cargo oder die Lastwagen auf der Strasse?

Weder noch. Wenn es eine Verlagerung gibt, dann von der Strasse auf Cargo sous Terrain. Denn Lastwagen transportieren viele kleine Einzelmengen. Der Bund geht in einem mittleren Szenario davon aus, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2040 um 37 Prozent wächst. Wir hoffen, dieses Wachstum absorbieren zu können, damit es auf der Strasse nicht noch schlimmer wird. Den sechspurigen Ausbau der A 1 braucht es trotzdem. Und die Bahn ist ausgerichtet auf Massengüter. SBB Cargo ist ein Partner.

Tages-Anzeiger

Möchten Sie noch mehr spannende Artikel lesen?

Jetzt kostenlos herunterladen:

