



# Unterirdisch

## EIN NEUES SYSTEM FÜR GÜTER

◆ **Transport** Der Slogan «Für Güter die Bahn» bekommt eine neue Dimension: Die Schweiz plant für Güter die U-Bahn. Ein Konsortium will den Warentransport unter die Erde legen. ——— THOMAS COMPAGNO

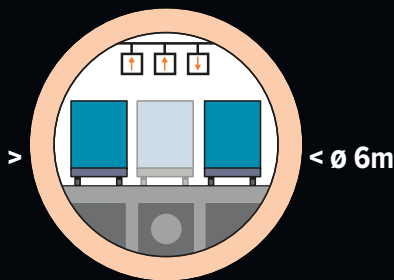
**D**ie Idee ist bestechend: Statt dass Tausende von Lastwagen kreuz und quer durch die Schweiz fahren und damit Strassen und Autobahnen verstopfen, könnten die Güter in einem Tunnelsystem unterirdisch transportiert werden. Möglich machen soll das CST, Cargo Sous Terrain. Hinter dem Konzept steht ein Konsortium von Schweizer Unternehmen, dem mit der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS) auch Coop angehört. Im Jahr 2030 soll die erste Teilstrecke zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich in Betrieb gehen.

Hintergrund der neuen Idee: Der Strassenverkehr wächst jedes Jahr um fast zwei Prozent. In Spitzenzeiten stehen sich Lastwagen und Privatautos auf den stark befahrenen Autobahn-Teilstücken gegenseitig im Weg. Würde ein Teil des Gütertransports unter den Boden verlegt, spart das Zeit und Ressourcen. Der neue Verkehrsträger hätte viele Vorteile: Weniger Staus und Verspätungen, dafür mehr Zuverlässigkeit und weniger Landverbrauch, weil sich allenfalls ein weiterer Ausbau der Strassenfläche erübrigt. «Das alles passt zu den Bemühungen der IG DHS, die sich seit Jahren für einen nachhaltigen Detailhandel einsetzt»,

sagt Joos Sutter, CEO von Coop und gleichzeitig Präsident der IG DHS. Eine Studie hat die Machbarkeit von CST ausgewiesen.

### Mit Swissmetro nicht vergleichbar

Die Idee erinnert ein bisschen an das Konzept Swissmetro, die in den 90er-Jahren geplante unterirdische Magnetschwebebahn, die schliesslich an den Kosten scheiterte. Die beiden Projekte seien jedoch nicht miteinander vergleichbar, sagt Thomas Mahrer, Leiter Wirtschaftspolitik bei Coop. «Wir haben ganze andere Voraussetzungen. Bei Swissmetro wollte man mit Men-



Der Name «Cargo Sous Terrain» ist Programm: Die Zukunft eines Teils des Warentransports wird unterirdisch sein.



schen und mit 200 km/h durch einen Tunnel fahren. Bei CST werden lediglich Güter und die nur mit etwa 30 km/h transportiert. Das stellt viel einfachere und damit weniger teure Anforderungen an die Sicherheit.»

**Die Tunnels lohnen sich**

Geplant ist ein dreispuriger Tunnel von etwa sechs Metern Durchmesser. Unbemannte, elektrisch angetriebene Fahrzeuge transportieren die Güter. Der Ein- und Austritt aus dem Tunnel erfolgt über Lifte, die Feinverteilung in der Stadt mit umweltfreundlichen Fahrzeugen. Auch finanziell lohne sich das Transportsystem. Das Konzept rechnet fürs Jahr 2030 mit einem Preis von 50 Rappen für den sogenannten Tonnenkilometer. Heute kostet der Lastwagen-Transport einer Tonne Ware pro Kilometer 35 Rappen, bis ins Jahr 2030 wird er sich auf etwa 42 Rappen verteuern. Für die 8 Rappen, die CST mehr kostet, bekommt der Kunde auch einen Mehrwert, der deutlich über dem höheren Preis liegt, sagt Peter Sutterluti, Präsident des Fördervereins CST: «Direkte Wege, Lieferung just in time, zusätzliche Lagerfläche, weniger Konsolidierungsaufwand.» ●

**«CARGO SOUS TERRAIN»:  
EIN NETZ AN TUNNELS**



Gut verbunden: Die geplante Strecke für «Cargo Sous Terrain». Das Teilstück zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich soll bereits im Jahr 2030 in Betrieb genommen werden.

**GÜTERTRANSPORT: 4 FRAGEN AN COOP**

**Coopzeitung: Coop ist sehr engagiert bei «Cargo Sous Terrain». Was versprechen Sie sich davon?**

**Leo Ebnetter, Logistikchef von Coop:** Ich finde es fantastisch, dass die Privatwirtschaft ein solch visionäres Projekt umsetzen möchte. Mit CST ist die Planbarkeit von der Verteilzentrale bis zur Verkaufsstelle fast minutengenau möglich.

**Wird der Gütertransport damit nicht viel zu teuer?**

Entscheidend ist, dass die Gesamtprozesskosten nicht wesentlich steigen. Die präzise Planbarkeit erlaubt eine abgestimmte Personaleinsatzplanung bei der Anlieferung in der Verkaufsstelle. Daraus resultieren tiefere Kosten. Daneben gilt es zu berücksichtigen, dass wir auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss merklich reduzieren.

**Warum setzen Sie nicht stärker auf die Bahn?**

Jedes Verkehrsmittel hat seine Stärke und Rolle in einer nachhaltigen Verteillogistik. Mit der Bahn beliefern wir die regionalen Verteilzentralen, mit dem LKW vorwiegend die Verkaufsstellen. Der kombinierte Verkehr Zug/LKW von «railCare» kommt bei Coop vor allem bei der Belieferung der Verkaufsstellen ab nationalen Verteilzentralen zum Einsatz. Und «Cargo Sous Terrain» würde hauptsächlich für die Belieferung von Agglomeration und Stadt Zürich eingesetzt – nach dem Vollausbau auch in Basel und Luzern.

**Kann das System die Feinverteilung übernehmen?**

Gerade für die Belieferung der Stadt Zürich wäre dieses System prädestiniert, weil unsere Verteilzentralen für Zürich direkt am Netz von «Cargo Sous Terrain» angeschlossen würden. Dadurch würden täglich etwa 200 LKW-Fahrten von Coop in die Stadt Zürich entfallen.

Foto: zvg