

---

## Die Schweiz schickt Fracht unter die Erde

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat es nicht leicht mit seiner Kernaufgabe, den Verkehr der Republik zukunftsfest zu gestalten. Die Maut kommt nicht, wird aber trotzdem viele Millionen kosten. Und viele Städte stehen vor dem Kollaps. Deshalb, so seine Idee, sollte Fracht in Zukunft mit U-Bahnen transportiert und in Verteilzentren gelagert und von dort aus verteilt werden. Die Idee hat allerdings einen Nachteil. Längst nicht alle Städte haben ein passendes Bahnnetz, um die zusätzlichen Aufgaben bewältigen zu können.

Der Plan, den öffentlichen Verkehr in die Frachtlogistik zu integrieren, ist nicht neu. In der Vergangenheit gab es bereits Straßenbahnen und Buslinien, die neben Passagieren auch Fracht transportiert haben. Wenn Scheuer tatsächlich ein innovatives Konzept für den Gütertransport sucht, könnte er in der Schweiz fündig werden.

Dort arbeitet das Konsortium Cargo Sous Terrain (CST) – deutsch Fracht unter die Erde – an einem Tunnelsystem, mit dem die Straßen der Eidgenossenschaft vom Güterverkehr entlastet werden sollen. Inzwischen hat CST auch die Zustimmung des Schweizer Bundesrats gewonnen, sodass demnächst die gesetzliche Grundlage für den Baubeginn des Tunnelsystems geschaffen wird. Mehr als 60 Unternehmen (darunter viele Logistikfirmen sowie die Schweizer Post, Swisscom, SBB Cargo und die Handelskonzerne Migros und Coop) haben sich in den vergangenen Jahren an CST beteiligt.

Vor sechs Jahren hat CST mit einer Machbarkeitsstudie begonnen und dabei ermittelt, dass die ehrgeizigen Pläne finanzierbar und profitabel sind. Aktuell plant CST, den Wirtschaftsraum im schweizerischen Mittelland von Sankt Gallen bis Genf und von Basel bis Luzern einschließlich einer Abzweigung von Bern nach Thun miteinander zu verbinden. Als erste Strecke soll ein Teilabschnitt zwischen Härkingen/Niederbipp (ein berühmter Autobahn-Engpass) über rund 70 Kilometer nach Zürich bis zum Jahr 2031 realisiert werden. Das vollständig ausgebaute Netz wird, so die Planungen, einschließlich aller Abzweigungen einmal 500 Kilometer umfassen. Die Kosten für das Transportsystem sind mit rund 33 Milliarden Schweizer Franken veranschlagt.

Im Tunnel sind drei Fahrspuren geplant, wobei auf der mittleren Überholspur auch Transporteinheiten zusammengestellt werden können. Die Tunnel haben einen Durchmesser von jeweils sechs Meter, liegen in 20 bis 30 Meter Tiefe, und über den autonom mit maximal 30 km/h rollenden Containern ist eine Expresshängbahn für Expresslieferungen (mit bis zu 60 km/h) geplant. Die Energie für die Transporter soll zu 100 Prozent aus regenerativen Quellen kommen.

Einmal in den Verteilzentren angekommen, werden die Güter von CST in umweltschonenden Fahrzeugen verteilt. CST eignet sich nach Angaben des Unternehmens auch für kommunale Aufgaben wie die Müllentsorgung.

CST reagiert mit seinem ehrgeizigen Plan auf den Anstieg des Güterverkehrs in der Eidgenossenschaft. „Hochrechnungen des Schweizer Bundesamtes für Statistik zeigen, dass der Güterverkehr vor allem in den Ballungsgebieten bis zum Jahr 2030 um mehr als 35 Prozent zunehmen wird“, erklärt ein CST-Sprecher. „CST versteht sich daher als Möglichkeit, eine Lösung für eine bald kollabierende Situation zu schaffen und Güter unterirdisch zu transportieren, sodass auf der Straße wieder mehr Freiraum entsteht.“

Die Waren werden bei der Beladung nach den jeweiligen Bestimmungsorten sortiert, sodass die spätere Feinverteilung bereits vorbereitet ist und in den Verteilzentren mit passenden Fahrzeugen vorgenommen werden kann. Über ein Aufzugsystem werden die Fahrzeuge be- und entladen. Diese Zentren sollen nach den aktuellen Planungen in bereits

---

existierenden Logistikzentren entstehen, um so die Anbindung an alle Verkehrssysteme zu ermöglichen. Dank entsprechend ausgerüsteter Fahrzeuge sind auch Kühltransporte möglich.

Einmal vollständig ausgebaut, soll, so die Berechnungen von CST, bis zu 40 Prozent der heute auf der Straße rollenden Lkw eingespart werden. Allein auf der ersten Strecke könnten so 20 Prozent der Lkw eingespart werden. Für die vom Dauerstau bei Härkingen geplagten Autofahrer eine vielversprechende Vorstellung. In den Städten soll sich der Lieferverkehr danach um 30 Prozent reduzieren. (ampnet/ww)

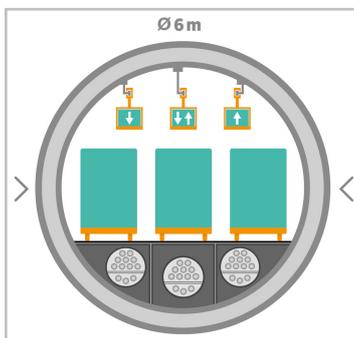
---

## Bilder zum Artikel



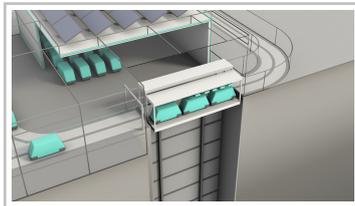
Cargo Sous Terrain (CST)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cargo Sous Terrain (CST)



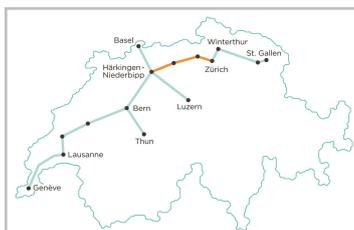
Cargo Sous Terrain (CST)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cargo Sous Terrain (CST)



Cargo Sous Terrain (CST)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cargo Sous Terrain (CST)



Cargo Sous Terrain (CST)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Cargo Sous Terrain (CST)