





# DEN LIEFER- VERKEHR UM 30 PROZENT REDUZIEREN



Klaus Juch, Projektleiter bei Cargo Sous Terrain, erklärt, wie ein unterirdischer Gütertransport unsere Verkehrssysteme entlasten kann.

INTERVIEW – DIETMAR KNOPF\*  
FOTOS – URS BIGLER

## Können Sie das Geschäftsmodell von Cargo Sous Terrain beschreiben?

Klaus Juch: Wir bauen ein logistisches Versorgungssystem auf, das die Lieferketten in der Schweiz nachhaltig verändern wird und die Zentren der Schweiz unterirdisch verbindet. Unser Ziel ist, eine zuverlässige neue Logistik-Infrastruktur zu erstellen und auch eine Entlastung des Schienen- und Strassenverkehrs. ▶

ANZEIGE



**TROCKAG**  
WÄNN'S UMS TROCKNE GAHT

WASSERSCHADENSANIERUNGEN  
BAUAUSTROCKNUNGEN  
ZERSTÖRUNGSFREIE LECKORTUNG

**24H-NOTSERVICE**  
0848 76 25 24

[www.trockag.ch](http://www.trockag.ch)

Hunzenschwil Dietikon Horw Zofingen Muttenz



**DER GÜTERVERKEHR IN DER SCHWEIZ WIRD IN DEN NÄCHSTEN JAHREN UM 30% ZUNEHMEN.**



### **Cargo Sous Terrain will mit einem digitalen Logistiksystem die grossen Zentren der Schweiz verbinden. Wie funktioniert dieses Logistiksystem?**

Cargo sous terrain (CST) ist ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter. Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Oberirdisch verteilen unsere Logistikpartner die Güter in umweltschonenden Fahrzeugen und leisten damit einen Beitrag zur Reduktion des Verkehrs und der Lärmemissionen. Unser System eignet sich sowohl für die Versorgung als auch für die Entsorgung (Abfall, Recycling). Der Strom für den Betrieb des Systems stammt zu 100% aus erneuerbaren Energien. Dank kühlbaren Transportfahrzeugen ist auch der Transport von Frisch- und Kühlwaren möglich.

### **In einer ersten Bauetappe verbinden Sie bis 2031 den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich. Welche weiteren Ausbauschnitte sind geplant?**

Die erste Teilstrecke des Netzwerks Cargo sous terrain führt von Härkingen nach Zürich und ist rund 70 Kilometer lang. Auf dieser Teilstrecke gibt es 10 Anschlussstellen (Hubs). Noch ist unklar, welches Teilstück die zweite Etappe sein wird. Wir müssen abwarten, wie sich die Wirtschaft entwickelt und die Kantone sich positionieren. Naheliegender ist unter anderem eine Verbindung nach Basel. Momentan prüfen wir, welchen Einfluss Cargo sous terrain auf die Verbindung zwischen Genf und Lausanne hat. Bis

#### **BIOGRAPHIE KLAUS JUCH**

(\*1967) ist im Raum Olten/Gäu aufgewachsen und hat als Bauingenieur schweizweit verschiedenste Bauvorhaben im Tunnel-, Tief- und Hochbau begleitet. In den vergangenen Jahren betreute er gesamtheitlich die Immobilien von Infrastrukturbetreibern (Energie/Schiene) als integrierter Immobiliendienstleister. Seit 2019 ist er als Gesamtprojektleiter Technik + Bau für die technische und räumliche Entwicklung und Umsetzung des Gesamtsystems Cargo sous Terrain verantwortlich.

2045 entsteht ein 500 Kilometer langes Gesamtnetz zwischen Boden- und Genfersee mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun. Die Gesamtkosten für den Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen nach Zürich, inklusive Software, Hubs sowie unter- und oberirdischer Fahrzeuge (für die Citylogistik) sind auf 3 Mrd. CHF veranschlagt.

### **Von Seite der Politik haben Sie inzwischen grünes Licht bekommen?**

Ja. Auf Bundesebene haben wir ein einheitliches Plangenehmigungsverfahren angestrebt. Unser Ziel war es, ein neues Bundesgesetz für den unterirdischen Güterverkehr zu etablieren. Das Parlament hat das Gesetz am 17.12.2021 in der Schlussabstimmung definitiv verabschiedet, damit ist die rechtliche Grundlage gegeben.

### **Wie ist die Idee mit dem unterirdischen Güterverkehr entstanden?**

Das erste Konzept ist 2011 in einem privaten Kreis während einer Diskussion von elf Unternehmern aus der Güterverkehrswirtschaft geboren. Daraufhin wurde ein Verein gegründet, der das Projekt bis 2017 in der Öffentlichkeit gepusht hat. Noch im gleichen Jahr folgte die Gründung der Cargo Sous Terrain AG.

### **Der Ausbau der ersten Teilstrecke kostet rund 3 Mrd. CHF. Wer trägt diese Kosten?**

Die Entwicklungskosten werden via Projektfinanzierung finanziert. Das heisst, dass ungefähr die Hälfte als Aktienkapital von bestehenden Aktionären und durch projektbeteiligte Konsortien getragen und der Rest als Fremdkapital auf dem Kapitalmarkt beschafft wird.



**Für den Gütertransport benutzen Sie eine unterirdische dreispurige Fahrbahn, auf der vollautomatische Wagons fahren. Fürchten Sie keine Kollisionen mit dem oberirdischen Verkehr?**

Die Wagons mit einer Länge von knapp drei Metern sind so programmiert, dass sie die drei Fahrspuren wechseln können. Der unterirdische Verkehr läuft wie auf einer Autobahn, allerdings fahren die Wagons nur durchschnittlich 30 km/h. Der ober- und unterirdische Verkehr sind entflochten. Damit es auch an den Übergabestellen keine Kollisionen gibt, arbeiten an jedem Hub Fachkräfte, die den Warenumsatz auch am Bildschirm überwachen.

**Wie dürfen wir uns einen Hub vorstellen?**

In den Hubs werden die Wagons vollautomatisch be- oder entladen. Mithilfe von Liften, die an Paternoster erinnern, und bis zu fünf Geschosse unter die Erde fahren, speisen wir die Güter in das Beförderungssystem ein. In den Gebäuden können gleichzeitig drei CST-Waggons an eine Laderampe fahren. Die Hubs grenzen direkt an bestehende Logistikzentren und stellen im Gesamtsystem die Anbindung an alle Verkehrssysteme sicher (Schiene, Strasse, Wasser und Luftfracht).

**Müssen Sie unterirdische Verkehrsregeln beachten, und wer steuert das System?**

Wir werden hoffentlich keine Verkehrsbusse bekommen. Spass bei Seite, aber ja, unsere vollautomatisierten Wagons müssen sich in den Tunneln zurechtfinden, wozu es Regeln braucht. Dafür sitzen EDV-Spezialisten in den Steuerzentralen, von dort steuern sie die automatisierten Abläufe und überwachen den Datenaustausch am Bildschirm. Im Störfall können sie das System beeinflussen und den Verkehr der Lage angepasst regeln.

**Gibt es auch eine Lösung für grösseres Transportgut, das nicht in die Wagons passt?**

In den Standard-Wagons hat es Platz für zwei Palette. Für grössere Güter planen wir Wagons mit einer Länge von bis zu siebeneinhalb Metern.

**Wer haftet, falls technische Pannen zu Schäden an den Gütern führen?**

Im Tunnel sind wir für das Ladegut verantwortlich, nach dem Umladen für die Feinverteilung sind es die Chauffeure der jeweiligen Logistikunternehmen. Zudem dokumentieren und fotografieren wir das Ladegut beim Wareneingang und -ausgang. ▶



**Wenn die Güter in Elektrofahrzeuge umgeladen und anschliessend in den Städten verteilt werden, entsteht zusätzlicher Verkehr. Was sagen Sie zu diesem Argument?**

Was die letzten Meter der Fahrstrecke zu den Hubs betrifft, unterschreibe ich das. Denn der Entlastungsgrad hängt auch davon ab, auf welchem Areal die Hubs untergebracht und mit welcher Infrastruktur sie ausgestattet sind. Es braucht also auch aktive Lenkungsmaßnahmen. Doch unsere Studien zeigen, dass wir allein beim Autobahnverkehr eine Reduktion des Schwerverkehrs von bis zu 20% bereits in der ersten Etappe erreichen. Wir sagen ja nicht, dass wir die Lösung für alle Verkehrsprobleme bieten. Eine kluge Verkehrspolitik wird immer wichtig bleiben. Mit unserem Projekt ist das Thema Güterlogistik noch stärker ins öffentliche Bewusstsein gelangt.

**Staus gibt es meistens nur zu den Stosszeiten. Warum transportieren wir unsere Güter nicht in der Nacht, wenn die Strassen und Schienen leer sind?**

Dafür müsste man das Sonntags- und Nachtfahrverbot (22.00 bis 5.00 Uhr) aufheben, das für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gilt. Wäre es besser, das Ladegut nachts um 2.00 Uhr vor einem Logistikzentrum abzustellen, damit es am nächsten Mor-

gen neu verladen und weiter transportiert wird? Ausserdem gibt es in der Schweiz eine Lärmschutzverordnung, welche die Anwohner an den Autobahnen schützt. Möchten wir das Nachtfahrverbot kippen, wäre eine weitere Lärmsanierung unserer Autobahnen nötig. Und die Kosten dafür würden keine privaten Investoren übernehmen, sondern müssten vom Bund getragen werden.

**Gibt es Ihr Logistikmodell bereits in anderen Ländern?**

Es gibt eine ähnliche Initiative in Singapur und in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo eine unterirdische Anbindung nach Jemen gebaut werden soll. Da dies eine Wüstenregion ist, stellt sich noch dringender die Frage, welchen Wert wir unseren hochwertigen Aussenräumen zuschreiben? Bauen wir dort Strassen, wo eigentlich der Mensch seinen Lebensraum haben sollte? Oder bauen wir lieber neue Verkehrssysteme im Untergrund, wo sie nicht stören?

**Oder wollen Sie mit Ihrem Geschäftsmodell in andere Länder expandieren?**

Mit der Idee auf jeden Fall. Was wir jetzt aufbauen, kann als Know-how auch anderen Ländern helfen. Wir haben die Politik, wir haben den Markt, wir haben die Technik. Jetzt gilt es, unser Projekt auf die «Strasse» zu bringen. ■



**\*DIETMAR KNOPF**

Der diplomierte Architekt ist Chefredaktor der Zeitschrift ImmoBilia.