

Schweiz

Unterirdische Güterlogistik auf Kurs

Mit dem positiven Entscheid vom 1. Juni 2021 für das Bundesgesetz zum unterirdischen Gütertransport hat der schweizerische Ständerat als Vertreter der Kantone erste gesetzliche Weichen für die Realisierung von Cargo sous terrain (CST) gestellt. Der Nationalrat folgt im Herbst.

Der Bundesrat will mit dem Gesetz für unterirdische Gütertransportanlagen die Voraussetzungen schaffen, damit das privatwirtschaftlich initiierte Projekt Cargo sous terrain verwirklicht werden kann. Er hat im Oktober 2020 die Botschaft an das Parlament verabschiedet. Das Gesetz stellt sicher, dass der Zugang zu den unterirdischen Anlagen allen zu den gleichen Bedingungen offensteht. Das Bewilligungsverfahren lehnt sich weitgehend an das Eisenbahngesetz (EBG) an. Die unterirdische Gütertransportanlage wird als eigenständiger Bereich in den Sachplan Verkehr aufgenommen.

Geltungsbereich des Gesetzes

Dieser umfasst die folgenden Anlagen und Fahrzeuge:

- die unterirdischen Transport- und Schachtanlagen, die oberirdischen Lager und Umschlagsanlagen sowie die übrigen betriebsnotwendigen Installationen;
- die für den unterirdischen Gütertransport unentbehrlichen oberirdischen Transportanlagen;
- die in den Transport- oder Schachtanlagen eingesetzten Fahrzeuge.

Gemäß Schätzungen des Bundesamtes für Verkehr wird das Güterverkehrsvolumen bis 2040 um ein Drittel zunehmen. Ein Ausbau der heutigen Infrastruktur in demselben Maß ist nicht machbar. Ein unterirdisches Gesamtlogistiksystem für den zukünftigen Versorgungs- und Entsorgungs-Transport kleinteiliger Güter soll den Verkehr über die Autobahnen und in der Citylogistik grundlegend entlasten. Tunneln verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Da-

durch rechnet CST mit einer Abnahme des Schwerverkehrs auf den Autobahnen um bis zu 40 Prozent.

Schweizweites Netzwerk

Die erste Teilstrecke des Netzwerks Cargo sous terrain führt ab 2031 von Härkingen-Niederbipp, einem bedeutenden Logistikknoten mit Nord-Süd- und West-Ost-Autobahnanbindungen, zur Metropole Zürich und ist rund 70 Kilometer lang. Der Baubeginn ist für 2026 geplant. Auf dieser Teilstrecke sind zehn Anschlussstellen (Hubs) geplant. Der Ausbau in Richtung weiterer wichtiger Logistik- und Verteilzentren der Schweiz erfolgt sukzessive. Bis 2045 soll ein 500 Kilometer langes Gesamtnetz zwischen Boden- und Genfersee mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun entstehen. Die Gesamtkosten für den Bau der ersten Teilstrecke, inklusive Software, Hubs sowie unter-

und oberirdischer Fahrzeuge (für die Citylogistik) werden auf 3 Milliarden Schweizer Franken (2,75 Milliarden Euro) veranschlagt.

Technische Auslegung

Die Fahrzeuge, die auf Rädern fahren und über einen elektrischen Antrieb mit Induktionsschiene verfügen, verkehren in dreispurigen Tunneln mit einer konstanten Geschwindigkeit von rund 30 Stundenkilometern. Dank kühlbarer Transportfahrzeuge ist auch der Transport von Frisch- und Kühlwaren möglich. An der Decke des Tunnels ist eine schnelle Paket-Hängebahn für kleinere Güter angebracht.

In den Städten akzentuieren sich die Verkehrsprobleme. Cargo sous terrain beinhaltet deshalb auch ein Citylogistik-System mit umweltschonenden Fahrzeugen für die effiziente Feinverteilung der transportierten Güter in den Smart Cities der Zukunft. Dieses soll die Städte um bis zu 30 Prozent des Lieferverkehrs und 50 Prozent der Lärmemissionen entlasten.

Peider Trippi

GRAFIK: CTS



Das Prinzip von Cargo sous terrain entspricht dem eines automatischen Fördersystems. In den Tunneln verkehren rund um die Uhr selbstfahrende Transportfahrzeuge.