



Private Initiative für einen effizienten Güterverkehr

Innovation ist einer der grössten Trümpfe der Schweizer Wirtschaft. Angesichts der grossen Herausforderungen im Verkehrsbereich sind auch neue Ideen zur Sicherstellung einer effizienten Mobilität gefragt. Für den Güterverkehr könnte das heute vorgestellte Projekt «Cargo sous terrain» ab 2030 ein zentrales Element der Lösung sein. Mit der Schaffung eines neuen, unterirdischen Verkehrswegs sollen die knappen Schienen- und Strassenkapazitäten entlastet werden.

Die Weiterentwicklung der Strassen- und Schieneninfrastruktur vermag mit der wachsenden Mobilitätsnachfrage nicht mithalten. Leidtragender dieser Entwicklung ist oft der Güterverkehr: Der Ausbau der Schieneninfrastruktur konzentriert sich auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs. Und im Strassenverkehr hat der für die Versorgung des Landes nicht wegzudenkende Lastwagen in der öffentlichen Meinung ohnehin einen schweren Stand.

Die traditionelle Verkehrspolitik kommt an ihre Grenzen. Zum einen fehlt es an den finanziellen Mitteln, zum anderen erschweren die knappen Platzverhältnisse hierzulande die nachfragegerechte Weiterentwicklung der Infrastrukturen. In dieser Situation sind intelligente und innovative Ideen gefragt. Genau eine solche ist «Cargo sous terrain», eine private Initiative für die Realisierung eines unterirdischen Gütertransports.

Von der Wirtschaft, für die Wirtschaft

Die heute der Öffentlichkeit vorgestellte Machbarkeitsstudie belegt die technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit des Projekts, welches von einer Vielzahl an

Firmen und Institutionen mitgetragen wird. Besonders erfreulich ist, dass das Grossprojekt privatwirtschaftlich finanziert werden kann. Dies dürfte eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung von «Cargo sous terrain» sein, da der öffentlichen Hand für die Realisierung eines solchen Vorhabens nur beschränkt finanzielle Mittel zur Verfügung stehen und die politischen Unwägbarkeiten dadurch minimiert werden.

Hinter «Cargo sous terrain» steckt die Idee, Industrie- und Logistikkäume mit den grossen Agglomerationen unterirdisch zu verbinden. In einer ersten Etappe soll bis 2030 die Teilstrecke von Härkingen/Niederbipp bis Zürich in Betrieb genommen werden. Danach ist der schrittweise Aufbau eines gesamtschweizerischen Netzes geplant.

An den Marktbedürfnissen ausgerichtet

Die enge Abstimmung mit den potenziellen Nutzern des Systems – unter anderem mit dem Detailhandel und verschiedenen Logistikunternehmen – stellt die Ausrichtung des Projekts an den Marktbedürfnissen sicher. Die Pläne sind vielversprechend und zukunftssträchtig, es gilt aber auch noch einige Fragen zu klären. So muss die finanzielle Tragbarkeit des Projekts mittels Businessplan weiter erhärtet werden. Daneben wirft die Verlegung von Logistikinfrastrukturen in den Boden eine Reihe von rechtlichen Fragen auf. Schliesslich muss neben dem innovativen und kapazitätsentlastenden Distanztransport unter dem Boden auch eine effiziente Feinverteilung in den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren im Nahverkehr gewährleistet werden.

Was Sie auch noch interessieren könnte: economiesuisse hat die Herausforderungen im Zusammenhang mit Güterverkehr und Raum 2015 in den beiden Publikationen «Güterverkehr und Logistik – Lösungsansätze der Wirtschaft für eine starke und vernetzte Schweiz» und «Wirtschaft und Raum» thematisiert und engagiert sich u.a. im Projekt «Logistikstandorte überkantonale Bedeutung» der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz und in der «Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs» des BAV.

Leistungsfähige Infrastrukturen



Es ist eine gemeinsame Aufgabe von Staat und Wirtschaft, leistungsfähige Infrastrukturen bereitzustellen, die möglichst eigenwirtschaftlich betrieben werden.