

Schaffhauser Know-how für die Rohrpost

- 29.09.2021
- shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online

Das Projekt erinnert an die Rohrpost, mit der innerhalb einer Bank Bargeld und Akten oder in einem Spital Blutproben und Röntgenbilder verschickt werden können. Von St. Gallen über Winterthur, Zürich und Bern bis an den Genfersee soll bis 2045 eine unterirdische Güterbahn für kleinere Frachtstücke entstehen. Zum 500 Kilometer langen Netz würden auch Abzweiger nach Basel, Luzern und Thun gehören. Vor Ort sollen die Güter an die Läden und Firmen feinverteilt werden.

Zugleich werden die Städte von Lärm und Abgasen entlastet, versprechen die Initianten von Cargo sous terrain (CST). Es handelt sich um einen Zusammenschluss privater und bundesnaher Unternehmen wie Migros, Coop, SBB Cargo, Post und Swisscom. Kein Tunnel nach Schaffhausen Nicht mit Tunnels erschlossen werden Stand heute das Bündnerland, die Kantone Tessin und Wallis sowie die Region Schaffhausen. «Einen Tunnel nach Schaffhausen zu bohren, wäre nicht wirtschaftlich. Das geringe Gütervolumen würde den Aufwand für den Infrastrukturausbau nicht rechtfertigen», erklärt CST-Mediensprecher Patrik Aellig.

«Schaffhausen ist viel zu klein, um eine derartiges Projekt rechtfertigen zu können», findet auch Hans-Rudolf Werner vom Logistikanbieter Rhenus, der mitunter in Schaffhausen zu Hause ist. Es brauche eine gewisse kritische Grösse, damit ein solches Konzept einen Nutzen bringen könne. Dafür müsste Schaffhausen um mindestens einen Faktor zwei oder drei wachsen, so Werner, der Mitglied der Wirtschafts- und Infrastrukturkommission der Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen (IVS) ist. Umgekehrt ergäben sich für die kleineren Städte aber keine Nachteile, wenn sie nicht mit einem CST-Tunnel erschlossen würden. Christoph Schärner, der Schaffhauser Wirtschaftsförderer, betont die Chancen für einzelne Unternehmen, die sich bei CST engagierten.

Eine solche Firma heisst Antrimon. Sie hat ihren Hauptsitz im Aargau und eine Niederlassung auf dem SIG-Areal in Neuhausen. Antrimon ist Aktionär der Cargo sous terrain AG und als Technologiepartner mit an Bord. «Wir beteiligen uns bei den Fahrzeugen und der Ausrüstung der Tunnels», sagt Verwaltungsratspräsident Stefan Schimon. CST-Sprecher Patrik Aellig schätzt das Know-how, «das in Zukunft für den Bau von CST genutzt werden könnte.

» Noch befinde sich die unterirdische Güterbahn in der Planung. «Konstruktion und Bau von CST werden erst in ein paar Jahren starten. Dann wird sich Antrimon als Aktionärin in einer Pole-Position befinden.» Dann also, wenn es darum geht, innerhalb des 35-Milliarden-Projekts Aufträge für etwa die führerlosen Fahrzeuge, die Paket-Hängebahn an der Tunneldecke, die Antriebstechnik oder das Energiemanagement zu vergeben. «Dann wird sich Antrimon als Aktionärin in einer Pole-Position befinden.

» Patrik Aellig, Mediensprecher von Cargo sous terrain Freilich kommt ein solches Grossprojekt nicht ohne Politik aus. Vor einem Jahr hat der Bundesrat eine Vorlage präsentiert. Sie ist weitgehend unbestritten. Der Bund wird sich weder am Bau noch am Betrieb des Logistiksystems finanziell beteiligen. Über die gesamte Lebensdauer wird die Anlage eine Eigentümermehrheit aus der Schweiz haben müssen.

Zudem dürfen Kunden nicht diskriminiert werden; alle sollen den gleichen Zugang zum Transportsystem erhalten. Und gebaut werden darf erst, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen ist. Der Schaffhauser Nationalrat und Verkehrspolitiker Thomas Hurter (SVP) befürwortet die Idee einer unterirdischen Güterbahn zwar. Doch zu bedenken gibt er: «Bis zur Umsetzung könnte es bessere Alternativen zum Gütertransport geben, zum Beispiel den Luftweg mit Drohnentransporten.» Besser sei dieser Weg, weil er weniger Infrastruktur brauche.

In den Ohren von Patrik Aellig klingt das zwar plausibel. «Doch das Gütervolumen ist auch bei

einer Weiterentwicklung der Technologie zu hoch, um es mit Drohnen zu transportieren. Der Himmel wäre komplett schwarz, wenn man Drohnen einsetzen würde.» Wie sich die Situation in zwanzig bis dreissig Jahren tatsächlich darstellen wird, ist schwierig zu beurteilen. Die Drohnentechnologie entwickelt sich in der Schweiz wohl ziemlich flott.

Die Post setzt sie in Ergänzung zur herkömmlichen Paketzustellung bereits ein. Jedoch nimmt der Güterverkehr seit Längerem zu, und er dürfte weiterhin wachsen, wie eine Untersuchung des Bundesamtes für Raumentwicklung prognostiziert. Wie soll enteignet werden? Hurter hat sich zusammen mit einer Ratsminderheit ferner dafür eingesetzt, die «Grundeigentümer voll zu entschädigen», wenn sie für den Bau von CST enteignet würden. Darin enthalten gewesen wäre auch ein Ausgleich für eine mögliche zukünftige Nutzung des Grundstücks. Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) wandte ein, diese Summe sei schwer zu berechnen.

Die Mehrheit folgte ihr und beliess die Formulierung, die sich auch im Enteignungsrecht findet. Entschädigt wird demnach der Verkehrswert. Um Enteignung ging es auch gestern im Ständerat. Zu reden gab eine Klausel, wonach nicht enteignet werden könnte, wenn die Interesse eines bundesnahen Betriebs wie der SBB berührt sind. Weil CST nicht zulasten der Bundesbahnen gehen sollte, hatte der Nationalrat diesen Passus ins Gesetz aufgenommen.

Er komme einer Privilegierung gleich, für die es keinen Grund gebe, fand hingegen der Solothurner Pirmin Bischof von der Mitte-Fraktion. Die Ratsmehrheit blieb dabei und verwarf die Bestimmung. Somit bleibt diese Differenz zum Nationalrat bestehen. Die grosse Kammer wird sich heute Mittwoch nochmals damit befassen. Das Gesetz über die unterirdische Güterbahn ist beinahe unter Dach und Fach.

Cargo sous terrain wird zwar keinen Tunnel nach Schaffhausen bohren. Doch ein Unternehmen aus der Region könnte trotzdem profitieren. Cargo sous terrain macht den nächsten Schritt Kein Tunnel nach Schaffhausen Wie soll enteignet werden? Ist dieser Artikel lesenswert? Artikel teilen Kommentare (0) Reto Zanettin Cargo sous terrain soll ab 2045 kleinteilige Güter zwischen Bodensee und Genfersee transportieren.