



Lautsprecher

Tief gesunken

Offiziell ist das Grossprojekt Cargo Sous Terrain noch nicht begraben, aber ein Ende mit Schrecken wäre konsequent: Das grosse Versprechen folgt dem falschen Ansatz.

Im Angebot: ein grosses Versprechen. Und die Cargo Sous Terrain AG (CST) hat ihr Produkt gut verkauft – bis vor ein paar Wochen. Grosse Unternehmen der Schweizer Wirtschaft haben über 150 Millionen investiert: Banken und Versicherungen, die Post und Swisscom, Coop und Migros. Das Parlament hat dem Versprechen 2021 ein Bundesgesetz auf den Leib geschneidert: das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, kurz UGüTG.

Das Versprechen: ein Tunnelsystem für den Gütertransport unter dem Schweizer Mittelland, 500 Kilometer Tunnelröhren, 35 Milliarden Franken Investitionen. Es entlastet die Strasse, ist nachhaltig, innovativ und privat finanziert. Im Jahr 2026 sollten die Bauarbeiten beginnen, 2031 wollte man das erste Teilstück vom Flughafen Zürich ins solothurnische Gäu eröffnen.

Ein wankender Gigant

Meistens verlieren grosse Versprechen allerdings an Glanz, wenn man die Details anschaut. Der Logistikunternehmer Nils Planzer sagte gegenüber der NZZ schon 2019, er «glaube nicht an das Projekt», die SBB stiegen 2022 aus.

Zum genauen Hinschauen aufgefordert waren die vom ersten Teilstück betroffenen Kantone und Gemeinden sowie Interessenverbände, als der Bund im Frühjahr 2024 seinen «Sachplan Verkehr, Teil Unterirdischer Gütertransport» zur Diskussion stellte. Zur Idee als solcher fanden die meisten nette Worte – im Detail waren die Stellungnahmen vernichtend. Die Standortgemeinden lehnten die geplanten Standorte der Hubs – so heissen die Schnittstellen, an denen der unterirdische Verkehr an die Oberfläche gelangen soll – ab. Die Kantone wollen die nötigen Richtplanverfahren noch nicht eröffnen, weil zu vieles ungewiss sei. Damit ist der Zeitplan Makulatur.

Als eine um die andere Stellungnahme bekannt wurde, muss es bei Cargo Sous Terrain drunter und drüber gegangen sein. Die Tageszeitung «Blick» berichtete, dass die letzte verbliebene Hauptaktionärin aus dem Logistikbereich, die Post, auf dem Absprung sei; die Post selber sagt, man werde «die weitere finanzielle Beteiligung eingehend prüfen». Ende Juni teilte CST mit, dass CEO Peter Sutterlüti zurücktrete, noch bevor eine Nachfolge bereitsteht, dass man den Zeitplan anpassen müsse und «alle Parameter des Projekts nochmals überprüfen» wolle. Die

Wirtschaftsnews-Plattform «Inside Paradeplatz» hat den Inhalt dieser Mitteilung in ein einfaches Deutsch übersetzt: «100 Mio. von Post, Migros, Coop, Swisscom futsch.»

Noch fünf Wochen zuvor, als die ersten negativen Stellungnahmen eintrafen, hatte CST mitgeteilt, das unterirdische Transportsystem werde laut einer Studie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) allein die Stadt Zürich um 5200 Lastwagenkilometer pro Tag entlasten. Auf Nachfrage, auf welchen Annahmen und welcher Methodik diese Zahl beruhe, hiess es seitens CST: Die Studie sei geheim. Eine in Aussicht gestellte Zusammenfassung für die Medien habe sich aufgrund der «Überprüfung» des Projekts erübrigt.

Gefangen im System der Steigerungslogik

Was immerhin herauszufinden war: Die Studie berücksichtigt induzierten Verkehr nicht; sie ignoriert, dass jedes zusätzliche Angebot im Verkehr zusätzlichen Verkehr auslöst. Auch die 2023 publizierte Ökobilanz ignoriert induzierten Verkehr, und über die Annahmen, die ihr zugrunde liegen, zeigte sich der Zürcher Regierungsrat in seiner Stellungnahme «erstaunt». Ob eine unterirdische Güterbahn die Umweltbelastung insgesamt überhaupt reduzieren würde, lässt sich auf dieser Basis nicht sagen.

Eine gigantische unterirdische Infrastruktur für den Güterverkehr ist das Paradebeispiel einer «Lösung», die wir uns nicht mehr leisten dürfen. Damit die Klimakrise sich begrenzen lässt, braucht es systemische Transformationen – das ist der wissenschaftliche Konsens, festgehalten in den Berichten des Weltklimarats IPCC. Wenn Prognosen des Bundes besagen, der Güterverkehr werde bis 2050 um bis zu einem Drittel zunehmen, kann man das Angebot entsprechend ausbauen. Wenn es auf dem Boden keinen Platz mehr gibt, dann eben darunter. So trägt man dazu bei, dass die Prognose sich erfüllt, und bleibt im System der Steigerungslogik gefangen. Man könnte aber auch Massnahmen ergreifen, damit die Prognose sich nicht erfüllt. Das wäre der systemisch-transformative Ansatz.

Letzteres kann man von einem Privatunternehmen nicht erwarten, das ist Sache der Politik. Aber sie täte gut daran, einem Privatunternehmen nicht allzu schnell ein Produkt abzukaufen, das ein grosses Versprechen ist. Auch nicht, wenn es angeblich gratis ist. Marcel Hänggi ●



Gastautor Marcel Hänggi fordert einen systemisch-transformativen Ansatz zur Begrenzung der Klimakrise.