

«Logistik geht nur zusammen»

Peter Sutterlüti, Verwaltungsratspräsident von Cargo Sous Terrain, erklärt, wie er die Warenlogistik in der Schweiz revolutionieren will und warum Milliardär Richard Branson in CST investiert.

Sébastien Lavoyer und Jocelyn Daloz

Peter Sutterlüti ist ein gefragter Mann dieser Tage. Als wir uns zum Gespräch treffen, reist er aus Bern nach Olten zur Geschäftsstelle von Cargo Sous Terrain. Noch am Vormittag warb er bei der ständerätlichen Verkehrskommission in der Bundesstadt für sein Projekt, das dereinst die Warenlogistik in der Schweiz revolutionieren soll.

Wir haben doch Strassen- und Bahnverkehr. Weshalb braucht es jetzt einen unterirdischen Güterverkehr, wie ihn Cargo Sous Terrain (CST) vorsieht?

Peter Sutterlüti: Da ist zum einen das Wachstum des Güterverkehrs. Bis 2040 erwarten Studien des Bundes ein Mehraufkommen von rund 40 Prozent. Unsere jetzigen Verkehrssysteme sind aber schon jetzt teilweise an ihren Kapazitätsgrenzen, gerade im Ost-West-Verkehr. Es braucht Entlastung.

Man könnte doch einfach die bestehenden Verkehrsmittel ausbauen.

Die oberirdischen Flächen sind begrenzt. Dazu kommt ein weiteres Bedürfnis, das die Logistik in den vergangenen Jahren massiv verändert hat. Der Kunde möchte einen möglichst kontinuierlichen und kleinteiligen Warenfluss. Unser System ermöglicht es, fortlaufend einzelne Paletten ins System zu geben, wir müssen nicht ganze Last- oder Bahnwagen füllen. Und es gibt keine unberechenbaren Stauzeiten.

Zugleich fahren die Transportmodule im Tunnel nicht schneller als 30 Stundenkilometer. Warum so langsam?

Von Härkingen bis Zürich sind es rund 70 Kilometer, die Ware ist also in 2 Stunden und 20 Minuten dort. Das schafft man heute schon zum Teil nicht, wenn es Stau hat. Aber viel wichtiger ist, dass wir so einen kontinuierlichen Warenfluss haben und zwischen den einzelnen Transportmodulen nicht so viel Abstand brauchen.

Ist das alles?

Natürlich nicht. Weil das Tempo reduziert ist, können sich die Transportmodule während der Fahrt und dank der Mittelspur so anordnen, dass die Palette vorne ist, die zuerst raus muss. So gibt es entlang der ganzen Prozesskette Einsparpotenzial.

Wo denn noch?

Nehmen Sie den Bereich für die Bereitstellung der Güter für den Sammeltransport mit Bahn oder Lastwagen. Das braucht es mit Cargo Sous Terrain praktisch nicht, denn alles wird fortlaufend ins System eingespeist. Es ist sogar denkbar, dass man so ein unter-

«Mit Cargo Sous Terrain gäbe es keine unberechenbaren Stauzeiten.»

Peter Sutterlüti

Verwaltungsratspräsident Cargo Sous Terrain

irdisches Pufferlager halten könnte. Unser System wäre dann so etwas wie eine verlängerte Rampe.

Wie gross sind denn die Kapazitäten dieses Tunnelsystems?

So gross, dass sie bei der für 2031 geplanten Eröffnung sicher noch nicht ausgelastet sein werden. Auch wenn es uns natürlich freuen würde, wenn wir dahin kämen. Aber das Nadelöhr im System ist nicht der Tunnel, das sind die Vertikalförderer (eine Art Palettenlift, Anmerkung der Redaktion).

Sie haben für die erste Etappe bereits die Hubs definiert, rund zehn Stück soll es geben zwischen Härkingen und Zürich. Was bringt einer Gemeinde ein solcher Hub?

Es entstehen neue Beziehungen zwischen den verschiedenen Zentren, das bringt neue Möglichkeiten. Und für die Bevölkerung bringt es eine Entlastung der Infrastruktur, auf der A1 rechnen wir mit einer Entlastung von 40 Prozent im Vollausbau. Im Fall von Härkingen haben wir auch gezeigt, dass es zu einer Entlastung der Regionalstrassen führt. Einzig um den Hub herum wird es am Anfang zu einem leicht erhöhten Verkehrsaufkommen kommen.

Ist das nicht schönfärberisch?

Wenn Härkingen anfänglich ein Anfangs- respektive Endhub ist, dann wird das sehr wenig zusätzlichen Verkehr generieren. Aber sobald das System ausgebaut ist nach Bern oder Basel, wird das Härkingen entlasten.

Was passiert an diesen Hubs? Gibt es da Arbeitsstellen oder wird alles von Robotern gemacht?

Natürlich werden diese Hubs zu einem hohen Grad automatisiert sein. Trotzdem wird es eine gewisse Belegschaft brauchen. Einen Bereitschaftsdienst, wahrscheinlich auch ein Reparatur- oder Servicecenter. Irgendwo braucht es die Führung des Leitsystems, die IT. Es ist denkbar, dass diese irgendwo in



den Kantonen Aargau oder Solothurn hinkommen. Aber es gibt auch andere Chancen.

Inwiefern?

Das beste Beispiel wäre für mich der 3D-Druck. Idealerweise würde man ein Zentrum bei einem Hub platzieren. So könnte man fortlaufend Granulat zuführen und die Fertigprodukte wegführen. Es gibt je nach Branche ein riesiges

Entwicklungspotenzial, und zwar nicht nur im Bereich Logistik.

Das wäre Logistikgemeinden wie Härkingen ein Dorn im Auge.

Das ist uns bewusst. Aber die Verbindung mit anderen Gemeinden durch dieses System kann zur Ansiedlung von neuen Unternehmen führen, zum Beispiel von einem Zulieferer für ein Unternehmen in einer anderen Hubgemein-

de. Das ist fast bei allen neu entstehenden Verkehrsverbindungen der Fall, die einigermaßen durchdacht sind. So ist in Bern im Wankdorf-Areal eine grosse Industriebubble entstanden.

Warum planen Sie eigentlich, nur den Norden der Schweiz zu erschliessen? Graubünden, das Tessin oder das Wallis bleiben aussen vor.

Zur Person

Der im Kanton Bern wohnhafte Peter Sutterlüti ist der treibende Kopf hinter der Logistik-Vision Cargo Sous Terrain. Er ist studierter Betriebsökonom mit weiteren Ausbildungen in Informatik und Logistik. Bevor er 1999 sein eigenes Beratungsunternehmen simpuls ag gründete und 2013 bei Cargo Sous Terrain die Führung übernahm, war er mehrere Jahrzehnte bei der Post tätig. Er war unter anderem Leiter der Unternehmensentwicklung, Projektleiter der Postreform «Change Post» und Konzernbereichsleiter Logistik. Der 72-jährige Sutterlüti ist verheiratet und Vater zweier Söhne. (sel)

Und wenn die entsprechenden Kantone Anschluss möchten?
Dann können sie uns kontaktieren. Es ist kein Problem der Machbarkeit, sondern der Rentabilität.

Wie sieht es mit der internationalen Anbindung von CST aus?
Das ist tatsächlich ein wichtiger Punkt. Wir betrachten die Schweiz nördlich der Alpen als eine Megacity. Solche Metropolregionen gibt es in ganz Europa. Sinnvoll wären Feinverteilungssysteme wie CST in diesen Gebieten und schnelle Transporte zwischen diesen Regionen. Darum die Anbindung an den Flughafen Zürich. Das Gleiche wäre für Basel oder Genf denkbar.

In Basel gibt es auch noch den Rheinhafen.
Wir sind gerade dabei, eine Studie zu Basel zu verfassen. Die Stadt hat Potenzial. Zum Beispiel hat ein Drittel aller Container, die in Basel ankommen, Stückgut (Packstück, Palette, Fass oder Kiste; Anmerkung der Redaktion) geladen. Es könnte allenfalls Sinn machen, an einem Hub in Basel diese Container zu vereinzeln und in unser System einzuspeisen. Aber es könnten auch neue Transportformen entstehen.

Wie meinen Sie das?
Hyperloop von Virgin-Gründer Richard Branson ist einer unserer Aktionäre. Sie wollen in den Güterbereich vorstossen, deshalb sind sie zu uns gekommen. Vielleicht fährt eines Tages ein Hyperloop zwischen Basel und Frankfurt oder dem Ruhrpott und verbindet so zwei Feinverteilungssysteme wie jenes von CST.

Sie sind ein Mann der Visionen. Aber nicht alle teilen die. Es gibt gerade unter den Logistikern etliche Kritiker. Wie überzeugen Sie die?

Indem ich ihnen aufzeige, dass sie Teil des Systems sind. Cargo Sous Terrain macht nicht einfach alles selbst, es ist ein System kollaborativer Innovation. Sie können mit dem Tunnelsystem den Stauverkehr umgehen und sich auf die Zuführung und Feinverteilung fokussieren. Die Logistiker müssen sich langsam daran gewöhnen, dass sie nicht alles selbst machen können. Das ist schlicht ineffizient.

Die heutige Logistik ist ineffizient? Erklären Sie das, bitte.

Jetzt sind wir beim Kern unseres Projekts. Künstliche Intelligenz wird während den Warentransports, also im Tunnel, dafür sorgen, dass die Paletten richtig gebündelt sind. So also, dass beim Ausladen für den empfangenden Chauffeur möglichst sinnvolle Touren entstehen und nicht x Lastwagen kreuz und quer durch die Städte und Dörfer fahren. Das macht den grossen Unterschied zum konventionellen Lastwagenverkehr aus.

CST ist ein Megaprojekt, allein die erste Etappe zwischen Härkingen und Zürich wird rund 3 Milliarden Franken kosten. Bis zum Schluss rechnet man mit Kosten von über 30 Milliarden Franken. Wie weit ist die Finanzierung sichergestellt?

Bis heute haben wir etwas über 17 Millionen Franken investiert. Bis zum Ende der Plangenehmigungsphase 2026 haben wir von unseren Investoren 100 Millionen Franken zugesichert. Dann braucht es bis zur Inbetriebnahme weiter 2,9 Milliarden Franken. Zum Glück haben wir Partner wie die Credit Suisse, die Mobilair oder die Vaudoise, die sich mit Investments in dieser Grössenordnung sehr gut auskennen. Wir haben mit Finanzinstitutionen und Versicherern eine Gruppe gebildet, die sich um die Finanzierung kümmert.

Was heisst das?
Sie analysieren, wie wir die Finanzierung strukturieren. Wie viel Eigenkapital brauchen wir? Wie viel Fremdkapital? Ich gehe davon aus, dass wir bis Ende 2021 schon ziemlich klar wissen, wie wir das Projekt finanzieren.

Obwohl Sie für die Finanzierung eine Schweizer Mehrheit brauchen?
Ja, wir sind auch ein Vehikel, das neue Investitionsmöglichkeiten bietet. In der Schweiz gibt es nicht gerade viele Möglichkeiten, um in grosse Infrastrukturprojekte zu investieren. Für Pensionskassen müsste unser Projekt zum Beispiel hoch interessant sein.

Der schwierige Anlagemarkt spielt Ihnen in die Karten.

Ja, natürlich. Aber bis in fünf Jahren, wenn der Baustart geplant ist, kann sich einiges ändern. Was wir natürlich nicht hoffen. Sicher ist: Es ist eine einmalige Investitionsmöglichkeit in der Schweiz. Im Ausland gibt es zwar immer wieder Infrastrukturprojekte, die privat finanziert sind, Flughäfen oder Spitäler oder dergleichen. Aber hier ist das selten, vor allem mit einem solchen Volumen.

Unter den Aktionären sind auch Generalunternehmer wie die Marti AG. Kaufen die sich damit künftige Aufträge?

Nein, man kann nicht einfach Aktien kaufen bei uns und dann hat man sich quasi einen Auftrag gesichert. Wir haben ganz klare Regeln, auch wenn wir nicht dem öffentlichen Beschaffungsgesetz unterstellt sind. Für alle Arbeiten gibt es Offertverfahren. Dort werden wir sehen, welches Angebot in Sachen Preis-Leistung am meisten überzeugt und wem wir die Umsetzung zufragen.

Das eine sind die Finanzierungshürden, das andere ist die Konkurrenz durch andere Technologien. Zum Beispiel durch Drohnen. Sie könnten im Bereich der Logistik künftig eine grosse Rolle spielen.

Massenverkehr mit Drohnen, die Paletten von 500 Kilogramm herumfliegen, stelle ich mir nicht einfach vor. Da wäre der Himmel bald voller Drohnen. Für die Masse machen Drohnen keinen Sinn, bei der gezielten Feinverteilung sieht es da ganz anders aus. Deshalb sollen unsere Hubs multimodal sein, das heisst, sie sollen unser System mit anderen Verkehrssystemen verbinden. Seien es Drohnen, Flugzeuge, Schiffe oder Lastwagen. Jedes dieser Systeme hat seine Berechtigung.

Auffällig ist, dass Sie Politiker aller Couleur für das Projekt begeistern konnten. Einzig einen aktiven SVP-Politiker sucht man vergebens.

Kreuz ist derzeit noch so, aber das wird sich schon bald ändern, da bin ich mir sicher. Es gibt auch SVP-Politiker unter unseren Supportern.

Galliker unterstützt CST – Planzer nicht

Ein neuer Ansatz in der Logistik, ein ambitioniertes Infrastrukturprojekt, das auch ökologisch sein soll: Peter Galliker sieht keinen Grund, weshalb er Cargo Sous Terrain nicht unterstützen sollte. Der Geschäftsführer des Luzerner Logistikkonzerns begründet sein Vertrauen ins Projekt auch damit, dass die Politik ihm den Weg ebnet. So hat der Bundesrat dem Parlament noch vor Weihnachten einen Gesetzesentwurf überreicht. Erste Echos aus der Verkehrskommission des Ständerats klingen vielversprechend für das 33-Milliarden-Projekt. Zwar sind Kantone wie der Aargau oder Solothurn nach wie vor skeptisch, wie wir vergangenen Samstag berichteten – aber auch sie stellen nicht das Projekt an sich in Frage, fordern aber eine zentralisierte Verantwortung beim Bund.

Auch aus finanzieller Sicht sieht Galliker ermutigende Zeichen: «Ich habe gestaunt, dass so viele Investoren so früh bereit waren, erste Gelder freizugeben.» Die Planphase des Unterfangens ist bis 2025 mit 100 Millionen Franken bereits zugesichert. Zu den Aktionären zählen zahlreiche Logistikfirmen: Neben der Post und SBB Cargo sind zwei europäische Giganten wie DSV aus Dänemark und die deutsche Rhenus-Gruppe Hauptaktionäre von CST. In der Schweiz haben Firmen wie Dreier, DPD oder Gilgen ebenfalls investiert.

Peter Galliker ist der einzige Logistiker, der sich öffentlich für das Projekt starkmacht: Er ist Mitglied des Unterstützungskomitees, dem unter anderem auch Nationalräte wie die Grünliberale Katja Christ, SP-Energieminister Roger Nordmann oder Post-CEO Roberto Cirillo angehören. Aber es gibt auch Skepsis unter den Logistikern. So sagt Benjamin Giezendanner, Geschäftsführer von Giezendanner Transporte und Mitglied der Verkehrskommission im Nationalrat: «Das ist ein Traum, der ohne staatliche Zuschüsse schnell ausgeträumt sein wird.» Zwar will auch der SVP-Politiker dem Projekt gesetzlich nicht im Wege stehen: «Es darf keine Technologieverbote geben.» Aber er erachtet das Projekt als nicht finanzierbar. Und zudem nicht unbedingt zielführend. Giezendanner: «Vielleicht wird es für Städte interessant sein, wenn das Projekt dank besserer Koordination die Warenflüsse effizienter steuert. Aber die Randregionen werden kaum weniger Verkehr haben.» Für ihn stehen bessere Ideen im Raum, um die Güterverkehrsbran-

che ökologischer und effizienter zu gestalten: autonome Fahrzeuge, CO₂-neutrale Wasserstofflastwagen, digitalisierte Prozesse. Wirft man ein, dass der Güterverkehr in den nächsten 15 Jahren um mehr als 40 Prozent wachsen soll, so entgegnet er: «Man muss die Strassenkapazitäten besser auslasten, indem man Nachtfahrverbote lockert.» Er könnte sich vorstellen, dass man während der Nacht in stark besiedelten Gebieten lediglich mit lärmarmen Fahrzeugen verkehren dürfte, wohingegen die Transitachsen generell geöffnet würden.

Nils Planzer: Beim Verkehr sind die Privatautos das Problem

Auch Nils Planzer zweifelt. Zum einen an den prognostizierten Kosten, zum anderen an der verkehrsentlastenden Wirkung von Cargo Sous Terrain: «Dazu müsste der Fokus auf den rund 4,5 Millionen immatrikulierten Privatautos liegen – und nicht auf den rund 60 000 Lastkraftwagen.» Dabei zählt er die ausländischen Transporteure nicht mit, die die Schweiz beliefern oder durchqueren. Diese klare Haltung vertritt der Planzer-Boss, obwohl sein Unternehmen – wie Camion Transport und Galliker – Teil des Joint Ventures «Cargo Domizil» ist. Cargo Domizil wiederum gehört zu den Aktionären von CST. Für Planzer kein Widerspruch: «Auch wenn wir das Konzept als nicht zielführend betrachten, finden wir es konstruktiv, den Dialog zu führen.» Gleichwohl fügt er an: «Zudem bestimmen wir bei Cargo Domizil als Teilaktionär nicht alleine.»

Peter Galliker will zur kritischen Haltung seiner Berufskollegen keine Stellung nehmen, sagt aber ganz allgemein: «Klar zweifeln einige Menschen an, ob das Unterfangen zahlbar ist. Aber im Moment geht es noch nicht darum. Die erste Phase des Projektes ist gesichert, und ich bin gespannt, wie es weitergeht.» Für ihn wäre das Projekt ohnehin eine Erweiterung bereits existierender Kooperation unter den Logistikern. Denn tatsächlich sieht es vor, dass sich die Logistiker an den Hubs, wo die Ware aus dem Grund befördert wird, koordinieren und die Warenflüsse optimieren. Ähnliche Synergien würden bereits jetzt genutzt. Galliker: «Wir sind davon weggekommen, Strasse und Schiene gegeneinander auszuspielen. Es bringt nichts, auf der Strasse fahren zu wollen und dann im Stau zu stehen.»

Jocelyn Daloz und Sébastien Lavoyer

«Ein Traum, der ohne staatliche Zuschüsse schnell ausgeträumt sein wird.»



Benjamin Giezendanner
Geschäftsführer Giezendanner AG

«Ich bin gespannt, wie es mit Cargo Sous Terrain weitergeht.»



Peter Galliker
Geschäftsführer Galliker Transporte

Er will Tunnels von St. Gallen nach Genf bauen: Peter Sutterlüti erklärt in den Büros von CST seine Vision für die Zukunft der Logistik. Bild: Bruno Kissling, Olten, 11. Januar 2020

Die Erschliessung dieser Gegenden wäre grundsätzlich machbar, aber der Tunnelbau ungleich aufwendiger als im Mittelland. Wir sind ein privat finanziertes Gütertransportsystem mit Feinverteilung. Es muss auch einen Return geben, sonst investiert niemand. Wir haben keinen politischen Auftrag, die ganze Schweiz abzudecken. Und Richtung Süden wurde ja eben erst die Neat eröffnet.