

Das Tüfteln am Réduit 2.0

Unterirdische Logistik als Lösung für die Zukunft? Nach 15 Jahren Planung sucht Cargo sous terrain die Öffentlichkeit.

Noël Binetti

Für das erste «CST-Breakfast» wählten die Macher hinter Cargo sous terrain keine fancy Location im Schweizer Untergrund. Angeboten hätte sich etwa einer der unzähligen Bunker im Land, für die unsere Armee seit dem Ende des Kalten Krieges kaum mehr Verwendung findet. Stattdessen folgte eine Handvoll Medienschaffender einer Einladung der Initianten von Cargo sous terrain in die erste Etage des Hotels Central Plaza, vis-à-vis dem Zürcher Hauptbahnhof.

Ganz schief kommt die Analogie zum einstigen Schweizer Verteidigungsdispositiv nicht daher: Unsere Vorfahren untertunnelten die Alpen mit gigantischen Bunkeranlagen. Mehr oder weniger geheime Festungen und ein weitläufiges, aber kostspieliges Bunkersystem im Gestein waren Basis für das mythosstiftende Schweizer Réduit, dessen Anfänge sich in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg suchen lassen.

Als Felsblock getarnte Kanonen auf Alpenpässen und Fake-Chalets mit kunstvoll aufgemalten Fensterläden inmitten kitschiger Kuhweiden dienen als Zustieg und stellen die oberirdische Infrastruktur eines Gedankenkonstrukts dar, das die Bewahrung der Schweiz vor «dem Feind» zum Ziel hatte.

Wirtschaft gräbt Tunnel im Mittelland

Zeiten und Feinde ändern sich. Statt mit konkreten Frontlinien beschäftigen sich Strategieteams der Armee zunehmend mit diffusen Szenarien: Die moderne Bedrohung lauert im Glasfaserkabel. Angesichts hybrider Kriegsführung findet allmählich ein Umdenken statt. Seit dem 1. Januar 2022 verfügt die Schweizer Armee deswegen über das Cyber Bataillon 42 und einen Fachstab Cyber. Folglich sind heute die Gedanken der geistigen Landesverteidigung eher wirtschaftlicher Natur.

So gesehen macht es Sinn, dass – während das VBS vermehrt auf zeitgenössische Tech-



Peter Sutterlüti, Verwaltungsrat und CEO von Cargo sous terrain, spricht im Zürcher Hotel Central Plaza über die Pläne von CST.

Bild: Michael Buholzer, Keystone

nologien setzt und seine schimmlichen Bunker durch Private zu geschützten Serverfarmen umfunktionieren lässt – es heute die vereinte Schweizer Wirtschaft ist, die mit einer neuen Vision zur Untertunnelung des Landes liebäugelt und deren Umsetzung vorantreibt.

Diesmal ist es das Mittelland, das in den Genuss eines unterirdischen Labyrinths kommen soll. Dessen Prämisse ist nichts weniger als der ökologische und nachhaltige Transport von Waren und Gütern unter Tage. Eine Pipeline für Produkte zwischen Genf und St. Gallen, mit einem ersten Teilstück zwischen dem Gäu, entlang dem Niederamt, unter dem Aargau hindurch bis in den Grossraum Zürich.

Sie soll Platz schaffen auf dem bald überlasteten Netz der SBB – und nebenbei die stockende Blechkolonie auf der A1, bestehend aus motorisiertem Indi-

vidualverkehr und Lastwagen, von lästigen Stautunden befreien. So das im Colonial Room des Zürcher Hotels Central Plaza von Cargo sous terrain gezeichnete Bild.

Die Argumente kommen geschärft daher

Nach rund 15 Jahren Planung und Entwicklung im Hintergrund sind die Argumente von CST geschärft. Der Anlass in Zürich, dem weitere folgen sollen, kann denn auch als Charmeoffensive verstanden werden – oder als Aufnahme des Dialogs mit der Bevölkerung. Der Bund hat CST mit dem Bundesgesetz über den Unterirdischen Gütertransport (UGüTG) ein eigenes Gesetz gezimmert und seinen Sachplan Verkehr um das Dossier unterirdischer Gütertransport erweitert.

Darin werden die raumplanerischen Interessen zwischen CST, Bund und Kantonen abge-

stimmt. Gegenwärtig laufen auf Stufe Kantone und Gemeinden parallel Entscheidungsfindungen und Anhörungen.

Am Event in Zürich skizzierten Peter Sutterlüti, Verwaltungsrat und CEO von CST, Klaus Juch, Bereichsleiter Bau und Technik und Mitglied der Geschäftsleitung, sowie Verwaltungsratsmitglied Daniel Wiener den Stand der Planungen und die anstehenden Hürden.

Aus den kurzen Inputs ging hervor, dass CST die Hausaufgaben gemacht hat: Mehrere bestätigende Studien zu Effizienz und Nutzen wurden längst durchgeführt. Für die anstehende Geldbeschaffung für das erwähnte Teilstück im Umfang von vier Milliarden Franken bestehen konkrete Pläne. Und es vergehe kaum ein Tag, an dem keine weiteren «Chancen» in Zusammenhang mit diesem Megaprojekt auftauchen würden.

Das fixe Team der Cargo sous terrain AG, die ihren offiziellen Sitz am Hauptsitz von Coop in Basel hat, aber eine operative Geschäftsstelle mit Büros und Sitzungszimmern in Olten betreibt, zählt aktuell rund 35 Mitarbeitende. Im Gespräch erklärt Klaus Juch, dass das Unternehmen aktuell stark wachse.

Die Schweiz soll Avantgarde sein

In einer spontan entstandenen Frage-Antwort-Runde haben die drei CST-Funktionäre Antworten auf verschiedene Themenkomplexe parat. Als sie aber nach ihrer kritischen Haltung gegenüber dem Konsum der Gesellschaft und dem damit einhergehenden Verschleiss von Ressourcen gefragt werden, lautet der Tenor sinngemäss: «Diese Frage zu beantworten, ist nicht unsere Aufgabe. Da ist die Politik gefragt.» Natürlich stehe man dem Zuviel an allem, wie es

heute verbreitet ist, persönlich auch kritisch gegenüber.

Sutterlüti, Juch und Wiener wollen CST vielmehr als Ermöglichung für die Schweiz verstanden wissen. Als ein Infrastrukturprojekt, das in seiner Tragweite neu ist für die Schweiz. Auch dessen Finanzierung: Zum ersten Mal würde ein Bauwerk dieser Dimension nicht mit Steuergeldern finanziert. Die Schweiz sichere sich damit ausserdem den Status der Avantgarde: Bereits jetzt kämen Interessierte aus Japan und anderen Ländern zu Besuch. Einer der drei fragt: «Wo, wenn nicht in der Schweiz, soll ein solches Projekt entwickelt werden?»

Auf die Frage, an welchem Punkt man die ganze Übung abbreche und zur Einsicht gelange, dass man der eigenen Zeit voraus ist, folgt Kopfschütteln. Ein solcher wurde offenbar nicht definiert. Die Planer hinter CST kennen, so der Eindruck, nur den Weg nach vorne. Der «Point of no Return» wurde bereits überschritten.

Voll beladene weisse Wägelchen im Boden

Als den neuen «Feind», dem es den Kampf anzusagen gilt, hat CST also gewissermassen den Platzmangel in diesem Land ausgemacht; den von manchen politischen Akteuren an die Wand gemalten Dichtstress. Auf jeden Fall bleibt es spannend, in welche Richtung diese neue unterirdische Reise der Schweiz geht. Ein Blick auf die Geschichte zeigt: Am Geld und an der nötigen Ingenieurskunst wird es nicht mangeln.

Und fast schon passt die Vorstellung davon, wie sich weisse, palettenbasierte Wägelchen mit rundlichem Design ab 2031 – voll beladen und ähnlich wie die Rhätische Bahn in ihren Kehrtunnels – durch das mittelländische Erdreich schlängeln, gut zur Schweiz. Um sensible Grundwasservorkommen und zu Bastelräumen umgenutzte Luftschutzkeller werden sie elegante Schlenker machen. Bleibt noch eine Frage offen: Wie kopieren frenetische Betreiber von Märklinbahnen das Konzept CST auf ihre Anlagen?

«Wir kreieren eine familiäre Atmosphäre»

In einer neuen Tagesstätte in Lostorf werden Demente und Senioren umsorgt.

Emil Rohrbach

«Es klingt jetzt vielleicht hart: Aber wir sind genau der Ort, wohin Angehörige ihre dementen Familienmitglieder abschieben können», sagt Sarah Mai, die Co-Leiterin der Tagesstätte Lostorf. Wenn sie das so salopp sage, sei da aber eigentlich ein Spürchen Wahrheit dabei. «Angehörige oder Ehegatten und -gattinnen trauten sich oft nicht, erkrankte Familienmitglieder oder Partnerinnen und Partner in die professionelle Fürsorge zu geben», so Mai weiter.

«Wir sind quasi der Mittelweg zwischen einem Heim und der Pflege zuhause», sagt Mai. Zusammen mit ihrer Stellenpartnerin leitet sie ein dreiköpfiges Team und pflegt die Klienten und Klientinnen. Bewusst nennt sie diese so und nicht Patienten oder Patientinnen. «Wir kreieren hier eine familiäre Atmosphäre», sagt Mai. Die Betreuung wird individuell angepasst, sie findet in Gruppen oder einzeln statt.

Die Tagesstätte in Lostorf hat seit diesem Februar geöffnet und kann von acht Uhr morgens



Team der Seniorentagesstätte Lostorf (von links): Jasmin Fulgintini, Sarah Mai, Joachim Ledwoch, Stefan Ledwoch, Mirjam Lindegger.

Bild: zvg

bis halb fünf am Nachmittag besucht werden. Znüni, Zmittag und Zvieri inbegriffen. «Wir heissen gerne Menschen zur Probe willkommen. Bis jetzt waren alle begeistert, die reingeschaut haben. Sie kamen alle wieder», sagt Mai. Am Montag und Mittwoch gebe es noch freie Plätze, und sowieso könne man immer anrufen und einen Platz reservieren. Insgesamt seien zehn Plätze verfügbar, heisst es seitens der Tagesstätte.

Initiiert wurde die Tagesstätte von den beiden Lostorfer Hausärzten Joachim und Stefan

Ledwoch, die am selben Ort eine Hausarztpraxis betreiben.

In der Tagesstätte sind alle Senioren und Seniorinnen willkommen. Dort können sie backen, singen, tanzen, Spiele spielen oder Spaziergänge machen, so die Beispiele zur Zeitgestaltung der Tagesstätte. Die Krankenkasse übernimmt einen Anteil an den Kosten, die für die Betreuung anfallen, auch die öffentliche Hand trage diese mit, wie einer Preisliste der Tagesstätte Centro Lostorf AG zu entnehmen ist. Der Aufenthalt kostet pro Tag 90 Franken.