

Jederzeit besser informiert.

Die neuesten Nachrichten aus Wirtschaft, Politik und Börse: handelszeitung.ch liefert Ihnen News, Fakten, Hintergründe und Meinungen – von morgens früh bis abends spät, werktags und auch am Wochenende. Auf Ihrem Handy, Tablet oder Computer.

handelszeitung.ch –
egal wo, egal wann

INHALT**Skepsis**

Das Freihandelsabkommen mit dem Riesenreich bringt mehr Lebensmittel aus China in die Schweiz. **Seite 5**

MEINUNGEN**Richard Cooper**

Der Harvard-Professor analysiert das ungewöhnliche Konzept des Internethandels in China. **Seite 9**

UNTERNEHMEN**SBB**

Die Bundesbahnen gehen neue Wege, um von Startups zu profitieren: Sie bieten gratis Logis. **Seite 12**

HZ-GESPRÄCH**Patrick Kron**

Der Chef des französischen Industrieriesen Alstom spart nicht mit Kritik an seinem Land. **Seite 20**

MANAGEMENT**Scharlatane**

Wie manche Coaches ihr Geschäft missbrauchen und Kunden schamlos ausnehmen. **Seite 22**

FINANZ**BSI**

Die Tessiner Privatbank steht zum Verkauf und lockt einen Interessenten aus Spanien. **Seite 31**

INVEST**Genau hinschauen**

Die Bewertungen am Schweizer Aktienmarkt sind hoch. Es gibt aber noch attraktive Kandidaten. **Seite 39**

BÖRSEN UND KONJUNKTUR

Der ausführliche Datenservice zu Aktien, Konjunktur, Zinsen, Devisen und Rohstoffen. **Seite 44**

SAVOIR VIVRE**Autos**

Für eine zukunftsweisende Innovation wurde Mazda vom Verkehrsclub der Schweiz ausgezeichnet. **Seite 50**

RYCHENSTEIN

Die Abenteuer des Unternehmerpaars Franz und Gloria Rychenstein. Ein Comic von Alex Macartney. **Seite 51**

RUBRIKEN

Karikatur der Woche **Seite 8**

Rückblende **Seite 8**

Sesselwechsel **Seite 24**

Networking **Seite 47**

Impressum **Seite 47**

INDEX

Personen **Seite 25**

Firmen **Seite 25**

Special**Fachhochschul-Absolventen**

«Das Markenzeichen der Fachhochschule ist deren Praxisorientierung», meint Josef Widmer als stellvertretender Direktor des SBFi in Bern.

Logistik

Ein Einzahlungsterminal nimmt die Einnahmen von Geschäften auf und schreibt sie dem Konto gut, ohne dass Mitarbeiter die Firma verlassen.

2 | «Cargo sous terrain»

«Cargo sous terrain» Eine Gruppe von Unternehmen will den Güterverkehr in unterirdische Tunneln verlegen. Doch die Finanzierung des Projekts harzt.

Unten durch

DAVID VONPLON

Auf dem A1-Autobahnteilstück Wiggertal-Härkingen stockt der Verkehr. Auf der engen linken Spur zwängen sich Autos an der Lastwagenkolonne vorbei, die nur im Schrittempo unterwegs ist. So geht es an der Langzeitbaustelle an jedem Werktag zu und her. Für die Pendler im Auto ist die Verkehrsüberlastung ein Ärgernis, für die Transporteure ein wachsender Kostenfaktor. «Längst ist aus der strassenbasierten Mobilität ein Altraum geworden», sagt Marc Hasler, Chef des Paketdienstes DPD Schweiz. Weil die Camions immer häufiger im Stau stecken, sei der Fernverkehr kaum mehr planbar. Man sei ständig am Improvisieren. Das koste das Unternehmen viel Geld.

Die stockenden Wagenkolonnen am Nadelöhr Härkingen sind keine Ausnahmeerscheinung. Von der Ostschweiz bis an den Genfersee zeigt das Nationalstrassennetz der sogenannten Mittelland-Banane Anzeichen eines Verkehrsinfarikts in Raten. Das sagen auch die Zahlen: 19000 Stunden staute sich 2011 der Verkehr. Laut Experten kommt aber alles noch schlimmer. Gemäss Schätzungen des Bundes soll das Verkehrsaufkommen bis 2020 um 20 Prozent zunehmen, der Transport von Waren um 36 Prozent. Die Verlagerung der Güter auf die Schiene hat enge Grenzen. In den Agglomerationen ist die Bahninfrastruktur durch die schnellen Intercity-Züge und die S-Bahn schon heute voll ausgelastet. Und entlang der Hauptachse Zürich-Bern lassen sich die wachsenden Pendlerströme nur dann bewältigen, wenn die Züge fortan im Viertelstundentakt fahren. Für die trägen und langsamen Güterzüge bleibt da – zumindest tagsüber – kein Platz. Derweil ist an den Bau neuer Trassees durch das dichte Siedlungsgebiet im Mittelland nicht zu denken. Ein solches Vorhaben würde an den bürokratischen Hürden ersticken.

Ein Tunnel unter der Autobahn

Wohin also mit all dem Güterverkehr? Unter die Erde, sagt ein neues, visionäres Projekt mit dem Namen «Cargo sous terrain». Dessen Promotoren wollen den Güterverkehr entlang den überlasteten Verkehrsachsen vom Personenverkehr trennen und unter den Boden verlegen. «Wir schaffen unter Tag gleichsam eine neue Oberfläche für den Güterverkehr», sagt Robert Vogel, Präsident der Firma Cargotube, die mit dem Projektmanagement betraut wurde. Sein Fernziel ist, dass das unterirdische Transportnetz in fünf Etappen von St. Gallen bis nach Genf ausgebaut wird. Mit ihm würde vor allem das bestehende Schienennetz entlastet – da wieder mehr Kapazitäten vorhanden wären. Zugleich könnte die Verlegung in den Untergrund laut Vogel die raumplanerische Situation entspannen. Derzeit klärt Cargotube in Zusammenarbeit mit einer Reihe von Unternehmen die Machbarkeit des Projekts ab. Bis im Frühling 2014 soll die Prüfung abgeschlossen sein.

Nach Ansicht von Wolfgang Stölzle, Professor für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen, wäre es allerdings falsch, sich der Illusion hinzugeben, dass nun die gesamte Schweiz untertunnelt werden soll: «Es gibt in der Schweiz nur eine Handvoll Strecken entlang der Mittelland-Banane, wo das Aufkommen ausreichend gross ist.»

In einem ersten Schritt möchte Cargotube eine Pilotstrecke entlang den Knoten Härkingen, Wangen, Suhr, Schafisheim und dem Limmattal bauen. Sie könnten damit die wichtigsten Logistikzentren im Mittelland verbinden. «Wir gehen davon aus, dass eine solche unterirdische Strecke schon von Anfang an profitabel sein kann», sagt Vogel. Einen zweiten Ausbauschnitt planen die Projektverantwortlichen dann mit dem Anschluss eines Tunnels von Zürich aus in Richtung Winterthur.

Die Streckenführung des Tunnelsystems muss dabei nicht auf direkter Linie zwischen den Umschlagplätzen erfolgen. Abgeklärt wird eine Variante, wonach das Trasse unter der Autobahn in einer Tiefe von 20 bis 50 Metern verläuft. «Für den Bau des Tun-

nels braucht es das Einverständnis der Grundbesitzer. Bei der A1 ist dies der Bund. Das macht die Sache für uns einfacher», begründet Hans-Martin Braun vom finnischen Ingenieurbüro Pöyry, welches das Projekt unterstützt. Die Variante hat allerdings auch Nachteile. Der Tunnel verläuft dabei durch das dicht besiedelte Limmattal mit grossem Grundwasservorkommen. Das verteuert den Tunnelbau.

Auf 1,4 bis 2 Milliarden Franken schätzen die Planer die Kosten für den Bau der rund 50 Kilometer langen Tunnelröhre von Härkingen bis an die Pforten Zürichs. Diese soll voraussichtlich einen Durchmesser von 6 Metern haben und in einer Tiefe von 20 bis 50 Metern liegen. Alle 7 bis 10 Kilometer verschafft ein Schacht den Zugang zum Tunnel. Diese sollen den Bau, Unterhalt und die Überwachung des Transportnetzwerks vereinfachen.

Im Vergleich mit anderen Tunnelbauprojekten im Alpenraum scheinen diese Kosten tief. Die 57 Kilometer lange Neat kostet gemäss neuestem Stand 24 Milliarden Franken. Laut Braun lässt sich «Cargo sous terrain» allerdings nicht mit dem Bau der Alpentransversale vergleichen: «Da der Güterverkehr vom Personenverkehr getrennt wird, sind die Sicherheitsanforderungen und damit auch die Kosten deutlich tiefer.» Weder brauche es Schutzräume und Sicherheitsstollen noch eine Belüftung oder eine Signalisation. Zugleich seien die Kenntnisse über die geologischen Gegebenheiten im Mittelland deutlich grösser als im Hochgebirge. Entsprechend besser sei die Prognostizierbarkeit. «Auf grosse Überraschungen müssen wir uns nicht einstellen», sagt Braun. Der Planer schätzt, dass die Bauzeit inklusive Planung für diesen ersten Tunnel 8 bis 10 Jahre dauern würde. Eine Inbetriebnahme wäre frühestens im Jahr 2020 möglich.

Das technische Konzept sieht derweil vor, dass in den Tunnels im 24-Stunden-Betrieb kleine, unbemannte Transportfahrzeuge verkehren. Diese sind im Tunnel auf zwei Fahrspuren (plus Lager- und Servicespur) mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h unterwegs. Angetrieben durch Elektromotoren sollen sie auf zwei Fahrspuren die in der Logistik gängigen Euro-Paletten oder ähnliche Behälter transportieren. Gegenüber dem heute gängigen Transport auf der Schiene hat dieses Konzept gemäss Cargotube einen entscheidenden Vorteil: Es lohnt sich, bereits kleinere Mengen unterirdisch zu spedieren. «Das System trägt damit dem Bedürfnis der Konsumgüterindustrie Rechnung, häufigere und kleinere Lieferungen im Sinne der «Just-in-time»-Logistik zu transportieren», sagt Stölzle. Im Gegensatz dazu seien Eisenbahn und grosse Camions vergleichsweise unflexibel. Dort sei eine stärkere Mengenbündelung erforderlich. DPD-Chef Hasler ist überzeugt, dass mit dem unterirdischen Transportnetz Kosteneinsparungen möglich sind: «Unsere aktuellen Kalkulationen zeigen, dass der Tonnenkilometer günstiger ist als auf der Strasse.»

«Keine technologische Revolution»

Im Vergleich zu ähnlichen früheren Projekten wie Swissmetro (siehe Kasten) sind die Ziele der Projektverantwortlichen von «Cargo sous terrain» weniger hoch gesteckt. Es gehe «nur» darum, eine möglichst schlanke und pragmatische Lösung für den Güterverkehr zu finden, heisst es bei den Projektverantwortlichen. «Die Verlegung des Güterverkehrs in den Untergrund ist zwar innovativ, aber keineswegs eine technologische Revolution», betont auch Pierre-André Meyrat, stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Meyrat sitzt im Lenkungsausschuss des Güterverkehrsprojekts. Bislang hat das Departement Leuthard die Machbarkeitsstudie mit 100000 Franken unterstützt. Jedoch will der Bund beim Projekt nur eine Nebenrolle spielen. «Es ist unabdingbar, dass «Cargo sous terrain» in erster Linie von der Wirtschaft getragen wird», sagt Meyrat. Das garantiere, dass sich die Projektverantwortlichen am Nutzen und an der Nachfrage orientieren würden.

Nicht überall versteht man die noble Zurückhaltung des Bundes. «Die Erstellung von Infrastruktur ist primär Aufgabe des Staates. Es kann nicht sein, dass



Variante der Tunnelröhre: Das Trasse verläuft unter der Autobahn in einer Tiefe von 20 bis 50 Metern.

private Firmen an seiner Stelle mühsam Sponsorengelder aufreiben müssen», kritisiert Logistikexperte Stölzle. Lege die Verkehrspolitik ihre defensive Haltung nicht ab, gefährde sie das Projekt, noch bevor die eigentliche Investorensuche angelaufen sei.

Nicht zuletzt wegen der schwachen Rücken- deckung des Bundes sind die Projektverantwortlichen gezwungen, eine breite Trägerschaft in der Privatwirtschaft anzustreben. Möglichst viele Firmen sollen mit ihrem Know-how und finanziellen Mitteln zum Gelingen des Projekts beitragen. Grösste Einzelzahlerin des Projekts ist die Interessengemeinschaft Detailhandel. Ihr gehören die Firmen Vögele, Coop, Manor, Migros und Valora an. Als Partner treten neben den Detailhändlern der Spediteur Panalpina auf, die Unfallversicherung Suva, der Kurierdienst DPD, der Logistiker Swisslog sowie der Baukonzern Implenia und die Swisscom, die nach eigenen Angaben 100000 Franken gesponsert hat.

Trotzdem steht die Finanzierung des Projekts auf wackligen Beinen. Weniger als 1 Million Franken haben die Firmen bislang überwiesen. Mehrere Beteiligte halten fest, es seien mindestens 3 Millionen Franken nötig, um die Machbarkeit des unterirdischen Transportnetzes seriös abzuklären. Nur dann habe die Suche nach Investoren, die im nächsten Jahr anlaufen soll, auch Chancen auf Erfolg.

Derzeit gibt es Unstimmigkeiten, wie es mit dem Projekt weitergehen soll. Seit Ende April ist die Inter-



essengemeinschaft Detailhandel (IG DHS) nicht mehr im Lenkungsausschuss von «Cargo sous terrain» vertreten. Ein Sprecher betont jedoch, man beabsichtige, das Projekt weiter zu begleiten. Allerdings müssten zusammen mit dem Bund wichtige juristische, finanzielle und organisatorische Fragen geklärt werden, bevor die nächste Projektphase eingeleitet werde. Zur Debatte steht offenbar auch die Gründung einer neuen Aktiengesellschaft, an der die Partnerfirmen direkt beteiligt sein sollen. Die Hoffnung dahinter ist, dass Firmen dann eher geneigt sind, für das Projekt weitere Mittel einzuschliessen. Auch die Migros erklärt auf Anfrage, derzeit stehe

nicht fest, ob sich die Migros weiterhin am Projekt beteiligen werde. Zuerst müsse die Haltung des Bundes und weiterer Akteure wie der Post geklärt sei. Ein Post-Sprecher betont indes, eine Beteiligung am Projekt sei derzeit nicht prioritär.

Dabei drängt auch der Bund auf eine Neustrukturierung der Trägerschaft: «Es stimmt, dass Strukturfragen geprüft und abgeklärt werden müssen», bestätigt BAV-Vize Meyrat. Ein so grosses Projekt wie «Cargo sous terrain» brauche eine klare juristische Form und eine starke Governance. Zur konkreten Ausgestaltung der künftigen Struktur wolle man gegenwärtig keine Stellung nehmen.

Der Traum vom Superzug

Swissmetro, Porta Alpina und Co. Sie galten als visionär – doch viele geplante Bahnprojekte entpuppten sich als Utopien.

Swissmetro Der Ingenieur Rodolphe Nieth entwickelte 1974 das Konzept einer unterirdischen Magnetschwebbahn. Im Teilvakuum sollten 80 Meter lange Bahnwagen in einem Rohrpostbehälter in einer Tiefe von 40 bis 140 Meter durch Tunnels flitzen. Anfang der 1990er-Jahre kam die ETH Lausanne in einer Studie zum Schluss, das Projekt sei machbar. In der Folge wurde die Swissmetro AG gegründet. 1997 reichten die Promotoren beim Bund ein Konzessionsgesuch für die Strecke Lausanne-Genf ein. Kostenpunkt: 3,5 Milliarden Franken. Doch es gelang nicht, Wirtschaft und Politik zu gewinnen. Das Projekt scheiterte an der Finanzierung.



2009 kam das Ende. Sämtliche Rechte am Projekt gingen an die ETH Lausanne zurück. Der Verein Swissmetro glaubt derzeit noch heute daran, das Konzept sei technisch unschlagbar.

SwissRapide Express Von Bern nach Zürich in 20 Minuten. Und das mit einer 400 km/h schnellen Magnetschwebbahn auf Betonpfeilern, welche die Pendler im 5-Minuten-Takt von Stadt zu Stadt verfrachtet. So lautet die Vision der Promotoren des SwissRapide Express. 20 bis 30 Millionen Franken wären nötig für die Ausarbeitung eines konkreten Projekts mitsamt Konzessionsgesuch. Doch heute glaubt kaum noch jemand an die Realisierung des abenteuerlichen Bahnprojekts. Deutschland hat die teure Technologie aufgegeben, im Ausland ist diese nach einem schweren Unfall auf einer Teststrecke in Verruf geraten. Die Promotoren von



SwissRapide können denn auch keine Investoren nennen, die das Projekt unterstützen. Man sei aber im Gespräch mit diversen Interessenten, so auch aus dem Nahen Osten.

Helvetischer TGV 1947 feierte die SBB ihr 100-jähriges Bestehen. Private Ingenieure dachten dabei öffentlich über die Bahn 2000 nach. Im populärwissenschaftlichen Magazin «Prisma» machten sie sich für eine «Hängeschneidbahn» stark. Dereinst sollten rote Torpedokabine die Pendler in Windeseile durch die Schweiz spedieren. 1969 präsentierte die SBB-Generaldirektion verwandte Vorstellungen über die «Bahn auf dem Weg ins Jahr 2000». Geplant waren Neubaustrecken und kilometerlange Tunnels quer durchs Mittelland. Fortan sollten Züge auf einer Ost-West- und Nord-Süd-Achse mit Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h verkehren.



Am Ende blieb von der Schnellbahneide kaum etwas übrig. Stattdessen forcierte die SBB einen föderalistischen Ausbau des Netzes, nahtlose Anschlüsse, kurze Wartezeiten und einen dichten Fahrplan.

Porta Alpina Im Bündnerland sprach man von ihr nur in Superlativen. Sie sei vergleichbar mit dem Eiffelturm oder mit der Golden-Gate-Brücke in San Francisco. Der Grossrat und später auch das Stimmvolk sprachen sich klar für einen Anfangskredit aus, der einen Zugang zum Gotthard-Basistunnel ermöglichen sollte. 80 Millionen Franken waren für den Bau des wohl spektakulärsten unterirdischen Bahnhofs in Europa veranschlagt. Ein Personenlift sollte Touristen mit einem Lift in 800 Meter Tiefe bringen, um dort in den Zug nach Zürich oder ins Tessin zu steigen. Die SBB jedoch blieben skeptisch. Sie bemängelten, dass die Porta Alpina die Kapazitätsre-



serven des Güterverkehrs verkleinert hätte. Schliesslich begrub den Kanton und Bundesrat die Idee. Noch nicht definitiv vom Tisch ist eine anderweitige touristische Nutzung des Neat-Stollens in Sedrun.

Jungfrau-Lift Man wollte eine Attraktion schaffen, wie sie keine andere Gebirgsregion der Alpen hat. 2008 kündigte die Jungfrauabahn Holding AG an, man wolle das weltweit längste Tunnelliftsystem in den Fels sprengen. Durch einen schrägen Tunnel sollte dann ein Schnellaufzug die Touristen vom Lauterbrunnental auf das Jungfrauoch hieven. In 20 Minuten – 8 Minuten Aufenthalt zur Akklimatisierung in einer Mittelstation bereits eingerechnet – sollten die Touristen einen Höhenunterschied von 2600 Metern überwinden. Auf zwischen 100 und 120 Millionen Franken veranschlagte man die Baukosten für das futuristische Projekt. Doch eine Machbar-



keitsstudie machte den kühnen Plänen der Tourismusmanager einen Strich durch die Rechnung: Die Kosten wären wohl bis zu 1 Milliarde angestiegen. Das war der Todesstoss für das Projekt. (dvp)

Geplanter Verlauf des Gütertunnels

Unterirdisch von Zürich nach Härkingen



«BusPro ist ein tolles Werkzeug!»

Bernhard Meyer, SISO-Mecanis AG

Adress- & Kontaktverwaltung • Dokumentenablage
Fibu • Lohn • Einkauf / Lager • Auftrag / Faktura
Debitoren • Kreditoren

Gratis Fibu & Infos: www.buspro.ch



ANZEIGE