



Innerhalb der Schweiz findet schon jetzt umfangreicher unbegleiteter kombinierter Verkehr statt. Es stehen mehrere technische Systeme zur Verfügung. Mit dem System von Innovatrain lassen sich mit einem entsprechend ausgerüsteten Lkw Container und Wechselbrücken seitlich auf die Bahnwagen schieben.

© Foto: Jürg D. Lüthard

## Gotthard-Förderband

### Chancen für die Bahn infolge Sanierung des Autobahntunnels

Jürg D. Lüthard, RS-Redakteur

Beim 1980 eröffneten zweisepurigen, 16,9 km langen Gotthard-Autobahntunnel steht eine zweieinhalbjährige Generalsanierung mit Vollsperrung an. Aber die Auto- und Transportwirtschaft fordert eine zweite Gotthardröhre. Die Idee dabei ist, zuerst eine zweite Tunnelröhre zu erstellen und anschließend den bestehenden Tunnel zu sanieren. Wobei aber auch dann der Tunnel für etwa 140 Tage gesperrt werden müsste. Die bessere Alternative ist, den gesamten Verkehr auf die Bahn zu verladen.

Am 24. September 2014 stimmte das Parlament dem Bundesgesetz über den Straßentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) zu. Im Art. 3a steht dazu:

1. Am Gotthard-Straßentunnel kann eine zweite Tunnelröhre gebaut werden.
2. Die Kapazität des Tunnels darf nicht erweitert werden. Pro Röhre darf nur eine Fahrspur betrieben werden; ist nur eine Röhre für den Verkehr offen, so kann in dieser Röhre je eine Spur pro Richtung betrieben werden.

Dagegen ergriffen über 50 Organisationen das Referendum und reichten am 13. Januar 2015 125.573 Unterschriften ein, wobei nur 50.000 erforderlich gewesen wären. Nun kommt es voraussichtlich nach den eidgenössischen Wahlen im Oktober 2015 zur Volksabstimmung. Infolge eine Volksinitiative steht seit 1994 in der Bundesverfassung:

BV Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.
2. Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. (...)
3. Die Transitstraßen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. (...)

Da dies in der geforderten Rigorosität nicht sofort umsetzbar war, folgten Verlagerungsgesetze, die forderten, dass der Schwerverkehr auf maximal 650.000 Fahrten pro Jahr beschränkt wird. Als Termin zur Verlagerung auf die Bahn wurde „spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT)“ festgelegt, und bereits per 2011 sollten höchstens 1 Million Fahrzeuge erreicht sein. Da gegen beide Gesetze kein Referendum ergriffen wurde, sind sie trotz des Widerspruchs zur Verfassung gültig.

Die Realität ist eine ganz andere. Der gesetzlichen und vor allem der verfassungsmäßigen Vorgabe wird in keiner Weise nachgelebt. Noch immer rollen jährlich 1,2 Millionen Schwerverkehrsendungen auf der Straße durch die Alpen. Davon betreffen etwa 55 % den Transit- und 45 % den Import-, Export- und Bin-

nenverkehr. Resultierend aus der ganzen Vorgeschichte glaubt heute niemand mehr, dass der im STVG festgelegte lediglich einspurige Verkehr in den beiden Tunnelröhren je umgesetzt wird.

2013 verkehrten im Gotthard-Straßentunnel täglich durchschnittlich 2.292 Lkw und 17.492 weitere Fahrzeuge. Wobei 80 % der Fahrten den Freizeitverkehr betreffen. So entstehen denn die bis zu 13 km langen Staus mit bis zu zwei Stunden Wartezeit auch nur an den Sommerferien-Wochenenden.

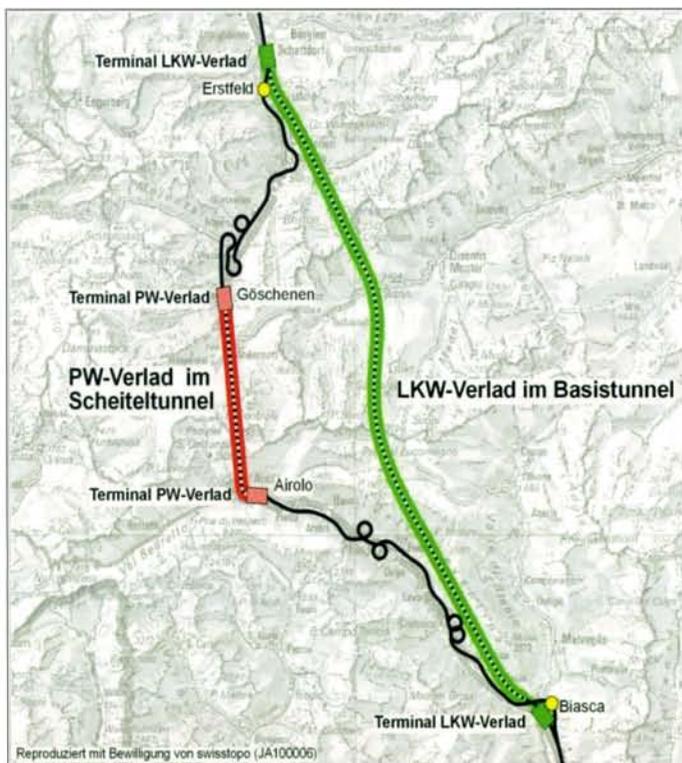
### Alternativen

Im Dezember 2016 wird für die Bahn der 57 km lange Gotthard-Basistunnel (GBT) eröffnet. Ab dann soll im Gotthard-Bahnscheiteltunnel nur noch ein bescheidener Personenverkehr rollen, so dass große Kapazitäten zur Verfügung stehen. Die aus bahnaffinen Kreisen propagierte Idee ist nun, auf die zweite Nationalstraßenröhre zu verzichten und während der Sanierung den ganzen Verkehr auf die Bahn zu verladen. Die Grundidee ist, den Schwerverkehr durch den GBT zu befördern und den Rest durch den Scheiteltunnel. Damit ließen sich 3 Milliarden Franken an Baukosten einsparen.

### Personenwagen

Die Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS) befördert pro Jahr 1,26 Millionen Fahrzeuge mit 36.000 Zügen durch den 14,6 km langen Lötschberg-Scheiteltunnel. Die Taktzeit der Züge variiert zwischen 30 und 7,5 Minuten. Dazu stehen acht je 400 m lange Zugkompositionen zur Verfügung. An den Tunnelportalen in Kandersteg und Goppenstein sind je drei Laderampen mit ihren Gleisen vorhanden. Der Durchschnittserlös eines Pkw beträgt 22,30 Franken. Der Betrieb ist eigenwirtschaftlich.

Befördert werden können auch Lkw mit bis zu 28 t Gesamtgewicht und einer Maximalhöhe von 3,55 m. Alle Personen, auch in Bussen, bleiben während der Fahrt in ihren Fahrzeugen sitzen. Im Steuerwagen befindet sich je ein Abteil für Motorräder und deren Fahrer.



Während der Sanierung des Gotthard-Straßentunnels könnte der gesamte Straßenverkehr durch die beiden Bahntunnels rollen.

© Grafik: Alpeninitiative



In Goppenstein wird ein Zug entladen. Rechts die wartenden Autos, um denselben Zug gleich zu beladen. Die Wintertauglichkeit ist seit Jahrzehnten bewiesen.

© Foto: Jürg D. Lüthard

Gerne würde die BLS durch den Gotthard-Scheiteltunnel einen Autoverlad betreiben. Ihr Angebot basiert auf einer Kapazität für jährlich fünf Millionen Fahrzeuge mit Zügen im 7,5-Minuten-Takt. Es wären 7 Zugkompositionen zu je 76 Fahrzeugplätzen erforderlich.

Die jährlichen Betriebskosten lägen bei 36 Millionen Franken, was pro zu transportierendem Fahrzeug etwa 7 Franken entspricht. Die Investitionskosten für die Terminals in Göschenen und Airolo lägen bei 70 Millionen Franken. Zum Vergleich: Die jährlichen Unterhaltskosten des Straßentunnels belaufen sich auf 20 Millionen und die Betriebskosten auf 12 Millionen Franken.

Als Glücksfall erweist sich, dass die Autozüge am Lötschberg zum Zeitraum der Beendigung der Tunnelsanierung ihr Maximalalter erreichen. So könnten dann die je 10 Millionen Franken teuren Autotransportzüge vom Gotthard am Lötschberg weiterverwendet werden (wo es keinen Straßentunnel gibt).

### Kurz-Rola

Zur Bewältigung des Import-, Export- und Binnenschwerverkehrs genügt durch den GBT zwischen Erstfeld und Biasca eine Kurz-RoLa (Rollende Landstraße), mit stündlich zwei Zügen pro Richtung zu je 25 Stellplätzen. Die Transportzeit inklusive Warte- und Ladezeiten betrüge 135 Minuten. Die Fahrzeit auf der Autobahn beträgt etwa eine Stunde. Aber die Fahrzeit ist immer noch so, dass sich Umwegfahrten nicht lohnten. Zudem, ein Teil der Transportzeit wäre für die Chauffeure Ruhezeit. Angedacht ist ein Tarif von etwa 210 Franken. Für die Fahrstrecke von 70 km würde ansonsten, bei einem 40 t Lkw, alleine für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eine Abgabe zwischen 57,40 und 86,80 Franken fällig.

### Lang-Rola

2014 verkehrten durch Lötschberg-Basistunnel und Gotthard-Scheiteltunnel zusammen 5.886 Lang-RoLa-Züge mit 109.863 Sendungen. Durch den GBT könnte eine Lang-RoLa für 4 m Eckhöhe angeboten werden. Zur Bewältigung des Transitverkehrs wären stündlich je zwei Züge zu 30 Stellplätzen erforderlich.

### Kombinierter Verkehr

Da ab 2020 auch am Gotthard uneingeschränkt Auflieger mit 4 m Eckhöhe per RoLa möglich werden, will man ab dann einen markanten Anteil generell auf die Schiene verlagern.