

Sessa, 13. März 2012

An Frau Bundesrat Doris Leuthard
DATEC
Bundeshaus Nord
Kocherstr. 10
CH-3003 BERN

Mit Blick auf den technischen Fortschritt lässt sich die Totalsanierung des Gotthard-Strassentunnels auf nach 2035 verschieben!

Sehr geehrte Frau Leuthard,

Kürzlich wurde offiziell verlautbart, es lägen nun endgültig alle technischen Elemente bezüglich der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels auf dem Tisch und es könnten jetzt politische Entscheide gefällt werden. Diese Feststellung ist unseres Erachtens voreilig. Wir sind der Meinung, dass wichtige Elemente, welche die technische Entwicklung im Sektor des Strassen- wie auch des Bahnverkehrs prägen werden, noch nicht Eingang gefunden haben in die verschiedenen Szenarien. Wir erlauben uns deswegen ganz kurz darauf hinzuweisen, in welcher Weise einige technische Neuerungen - darunter auch solche, die bereits heute in Umsetzung stehen - die Planung der Tunnelsanierung auf den Kopf stellen könnten. Zusätzlich damit verbunden ist eine markante Kostenminderung und die Verringerung verschiedener negativ bewerteter Folgen einer längerfristigen Durchfahrtsperre.

Die vorgestellten Sanierungs-Szenarien basieren auf der Annahme, dass der Explosionsmotor weiterhin der dominierende Fahrzeugantrieb bleibt. Die Zukunft sieht allerdings ganz anders aus: 2035 wird die überwiegende Mehrzahl der Fahrzeuge von Hybrid- oder Elektromotoren angetrieben werden, im Gotthard-Strassentunnel werden keine Abgase von Verbrennungsmotoren mehr emittiert. Auch auf der Ebene der Verkehrssicherheit sind bemerkenswerte Entwicklungen im Gang; immer mehr Fahrzeuge verfügen über Systeme, welche in der Lage sind, Auffahrunfälle oder Spurwechsel auf die Gegenfahrbahn zu verhindern. Mit der Schaffung eines Huckepackverkehrs per 2035, obligatorisch für Fahrzeuge mit veralteter Technologie, werden im Tunnel nur noch abgasfreie Fahrzeuge zirkulieren. Da keine Auspuffabgase mehr wegzuführen sind, verändern sich die Anforderungen an die Tunnelentlüftung grundlegend, ganz abgesehen von der verringerten Brandgefahr und den erleichterten Unterhaltsarbeiten. Vermutlich wissen wir erst in 10 Jahren genau, welches die neuen Anforderungen sein werden, aufgrund derer es möglich sein wird, ein Konzept für die Tunnelsanierung für die kommenden Jahrzehnte zu entwickeln.

Beispielsweise ist im aktuellen Sanierungskonzept vorgesehen, auf der ganzen Länge von 17 km die bestehende Zwischendecke zu demontieren und durch eine neue, um 30 cm höher gesetzte Zwischendecke zu ersetzen. Dieser Eingriff verursacht extrem hohe Kosten und zwingt über längere Zeit zur Totalschliessung der Anlage. Fallen 2035 die Abgase weg, kann diese Zwischendecke, welche die Ventilationsanlagen von der Fahrbahn trennt, anders konzipiert oder sogar überhaupt überflüssig werden. Nach dem Wegfall der Abgase können verschiedenste Unterhalts- oder Sanierungsarbeiten ohne Totalsperre des Tunnels durchgeführt werden, indem die Frischluftzufuhr für Personal und Arbeiter problemlos aufrechterhalten werden kann.

Mit der Verschiebung einer Totalsanierung auf nach 2035 ergeben sich weniger negative Folgewirkungen und eine drastische Reduktion der Kosten. 2023 sollte man sich deswegen auf die allernötigsten Eingriffe beschränken. Funktionalität und Sicherheit des Tunnels können nur schon durch die Sanierung der Zwischendecke und andere, kleinere Eingriffe mit einem Aufwand von rund 250 Mio. Franken garantiert werden.

Damit wird es nicht notwendig, den Tunnel für längere Zeit zu sperren und damit entfällt auch die Notwendigkeit des Baus einer zweiten Röhre. Würde eine solche gemäss den heute gültigen Konzepten gebaut, riskiert dieser neue Tunnel bereits wenige Jahre nach seiner Eröffnung als technologisch veraltet dazustehen.

Ein weiterer Aspekt: beim Güterschienenverkehr ist seit einigen Jahren eine technologische Umwälzung im Gang, welche grosse Auswirkungen auf den Gütertransport haben wird und die in der Lage ist, die Problematik des Gütertransports auf der Gotthardachse endgültig zu lösen. Worum handelt es sich? Es ist die Übernahme der vom modernen Personentransport bekannten Technologien. Mit Pendelzügen wie bei S-Bahnen im Personenverkehr wird der Güterverkehr auf der Schiene auch auf mittellangen und sogar kurzen Strecken, wo die grössten Transportvolumen anfallen, konkurrenzfähig zum Strassentransport. Eine Studie von RailValley, die demnächst veröffentlicht wird, zeigt folgende Fakten auf:

- 1) ein Güterpendelzug der Firma RailCare, der regelmässig auf der Strecke Chur-Daillens verkehrt, hat die Effizienz der neuen Technologie mit logistischen und finanziellen Vorteilen unter Beweis gestellt. Aufgrund dieser Erfahrung hat COOP Schweiz beschlossen, mehrere solche Kompositionen in Dienst zu stellen.
- 2) auf der Gotthardroute besteht die Möglichkeit, in nächster Zukunft ein breitgefächertes Angebot von Gütertransporten mit Hilfe von Güterpendelzügen zu realisieren.
- 3) dank diesem Angebot wird es möglich, einen guten Teil des Binnengüterverkehrs zwischen Tessin und dem Rest der Schweiz dauernd mit Güterpendelzügen abzuwickeln. Geschätzte Umlagerung rund 270'000 Lastwagenfahrten.
- 4) von Seiten des Transportgewerbes besteht ein beträchtliches Interesse an der Realisierung von solchen Transporten, verbindet der Güterpendelzug doch die Anforderungen an Zuverlässigkeit und Schnelligkeit mit der notwendigen örtlichen und zeitlichen Flexibilität.

- 5) mit der Freigabe durch das DATEC der vom Parlament 2008 bewilligten Kredite zugunsten der Bahninnovationen könnte ein wichtiger Impuls für die Entwicklung dieses neuen Transportangebots gegeben werden. Damit ginge auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze bei den SBB-Werkstätten in Bellinzona und neuer Anreize für die Wirtschaft einher.

Wir hoffen, mit diesen kurzen Hinweisen den Nutzen des Einbezugs neuer Technologien in die Überlegungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels klar gemacht zu haben. Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang, Ihnen eine Beschreibung der Aktivitäten von RailValley zu unterbreiten, sowie zwei Dokumente, welche RailValley bezüglich Güterverkehr und Güterpendelzüge publiziert hat.

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit und grüssen hochachtungsvoll

Stefan Krebs

Domenico Zucchetti

Präsident RailValley

Vizepräsident RailValley

Beilagen:

- Präsentation RailValley
- Migliorare l'affidabilità dei trasporti sull'asse del S. Gottardo
- Dank Cargo-Pendelzügen mit Horizontalveladesystem die Bahnen wieder in die Gewinnzone fahren