

De : <jperrelet@swissonline.ch>  
Objet : **Fw: Medienmitteilung 4-m-Korridor am Gotthard**  
Date : 13 décembre 2012 07:29:58 HNEC  
À : Mange Daniel <daniel.mange@epfl.ch>  
▶ 1 pièce jointe, 262 Ko

**From:** [jperrelet@swissonline.ch](mailto:jperrelet@swissonline.ch)  
**Sent:** Wednesday, December 12, 2012 10:39 PM  
**To:** [inland@sda-ats.ch](mailto:inland@sda-ats.ch)  
**Subject:** Medienmitteilung 4-m-Korridor am Gotthard

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie finden nachstehend eine Medienmitteilung des Komitees *Bahn 2000 plus* in Sachen Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthardachse.

In der Beilage haben wir Ihnen unsere Vernehmlassung an das Bundesamt für Verkehr samt einer Liste der Komiteemitglieder beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Jürg Perrelet, Mediensprecher *Bahn 2000 plus*  
Falkenhöheweg 17, 3012 Bern  
[jperrelet@swissonline.ch](mailto:jperrelet@swissonline.ch)  
031 301 30 70 / 076 403 25 56

*Pressemitteilung*

## **Unnötiger 4-m-Korridor am Gotthard**

### ***Wisenberg- statt Bözbergtunnel***

Das Komitee *Bahn 2000 plus* warnt in einer Vernehmlassungsantwort an das Bundesamt für Verkehr vor einer Verzettlung der knappen finanziellen Mittel für den Bahnausbau. Statt auf der Gotthardachse eine Milliarde Franken für einen Korridor mit 4 m Eckhöhe zu investieren, sollten *Modalohr-Taschenwagen* eingesetzt werden, die 4 m hohe Sattelaufleger ohne Profilausweitungen und neue Tunnel transportieren können. Solche Fahrzeuge verkehren seit Jahren auf der Mont-Cenis-Strecke (Frankreich–Italien) und haben kürzlich bei einer Testfahrt problemlos Airolo erreicht.

Den *zweiten Bözberg-Bahntunnel* als Teil eines 4-m-Korridors mit Umwandlung des alten Tunnels in einen Sicherheitsstollen lehnt das Komitee ab. Für Doppelstockwagen ist der Bözberg schon heute offen. 1987 haben sich die Schweizer Stimmberechtigten im Rahmen der Bahn 2000 für den Bau eines *Wisenberg隧NELS* entschieden, der mit dem Hauenstein-Basistunnel zusammen ebensogut als Gotthard-Zufahrt via Aarau–Rotkreuz–Arth-Goldau mit 4 m Eckhöhe wie als Zugang zum Lötschberg-Basistunnel dienen kann. Ein neuer Bözbergtunnel für 400 Millionen Franken ohne Steigerung der Kapazität, ohne höhere Geschwindigkeit und ohne tiefere Kulmination wäre extrem unwirtschaftlich.

Ein deutlicher Mehrverkehr nach Italien ist ohne *Vierspurausbau* zwischen Albate-Camerlata und Monza (29 km) auf der stark durch S-Bahn-Verkehr belasteten Strecke Chiasso–Mailand nicht möglich. Doppelstockwagen im

*Reiseverkehr* benötigen keinen 4-m-Korridor. Sie sind nicht dringend, da am Gotthard selbst bei einer Verdoppelung der Passagierzahlen die alten Werte längst nicht erreicht wären. Die vom Bundesrat gewünschte zweite Strassentunnel-Röhre hilft dem Bahnverkehr nicht.

12.12.2012

## **Inutile corridor de 4 m au St-Gothard.**

### ***Pour un tunnel du Wisenberg au lieu d'un second Bözberg.***

Le comité *Rail 2000 Plus*, dans sa réponse à l'OFT à propos de la procédure de consultation sur le couloir de 4 m, met en garde contre l'éparpillement des moyens financiers limités destinés aux infrastructures ferroviaires. Au lieu d'investir un milliard de francs pour un corridor de 4 m sur l'axe du St Gothard, il faudrait utiliser *des wagons-poches de type Modalohr* qui permettent de transporter les semi-remorques de 4 m sans toucher au profil des tunnels actuels. De tels wagons circulent depuis des années sur la ligne du Mont-Cenis entre la France et l'Italie ; ils ont roulé sans problème jusqu'à Airolo lors d'une récente course d'essai.

Le comité rejette le projet d'un *deuxième tunnel au Bözberg* en tant que partie du corridor de 4 m et la transformation de l'ancien tunnel en galerie de sécurité. Le peuple suisse s'est exprimé en 1987 pour la construction d'un tunnel du Wisenberg, lequel en parallèle avec l'actuel tunnel de base du Hauenstein peut alimenter aussi bien l'accès au St Gothard via Aarau-Rotkreuz-Arth Goldau que l'accès au Lötschberg de base. Un nouveau tunnel du Bözberg pour près de 400 millions, sans augmentation de la capacité, sans amélioration de la vitesse et sans gain de profil de la ligne, serait un gaspillage extrême.

Une augmentation significative du trafic à destination de l'Italie n'est pas possible sans les 4 voies sur le tronçon Albate-Camerlata et Monza (29 km) de la liaison Chiasso-Milan très chargée par le trafic d'agglomération. Par ailleurs, le trafic voyageurs sur la ligne du St Gothard est très, très, loin de nécessiter l'utilisation de wagons à deux étages qui pourraient justifier l'agrandissement des tunnels d'accès (le tunnel actuel du Bözberg permet le passage des trains à deux étages !) ; il n'y a aucune urgence en la matière. A noter à ce propos que le deuxième tunnel routier proposé au St Gothard par le Conseil fédéral ne va pas améliorer le trafic ferroviaire.

12.12.2012



[Vernehmlass...pdf \(262 Ko\)](#)