

Komitee „Bahn 2000 plus“

Herrn
Dr. Peter Füglistaler
Direktor BAV
3003 Bern

Lausanne und Bern, 11. Dezember 2012

Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthardachse; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir äussern uns nachstehend in oben genannter Angelegenheit, da sich unser Komitee namentlich um die Finanzierung der für die Schweiz sehr wichtigen Bahnausbauten im Schweizer Mittelland sowie zwischen Olten und Lausen (Wisenbergertunnel) sorgt. Diese wird durch den für die Gotthardachse in der Schweiz und in Italien vorgeschlagenen Ausbau und dessen Finanzierung in Frage gestellt. Auf das Vorhaben ist zu verzichten. Wir begründen unser Begehren wie folgt:

Rollmaterial statt Beton

Für den Transport von 4 Meter hohen Sattelaufliegern bestehen seit längerer Zeit spezielle Taschenwagen eines französischen Herstellers von Eisenbahnrollmaterial. Diese sind in Frankreich, Luxemburg und Italien seit Jahren erfolgreich im Einsatz. Das Bundesamt für Verkehr hat bereits 1998 erkannt, dass mit solchen Taschenwagen 4 Meter hohe Sattelaufleger auch auf der Gotthardachse transportierbar wären, sofern kleine Anpassungen an den festen Anlagen vorgenommen würden (Betriebs- und Investitionskostenvergleich zweier RoLa-Systeme im Auftrag des Bundesamts für Verkehr, Schlussbericht, 28. Oktober 2003, ECOPLAN). Inzwischen haben Testfahrten stattgefunden, welche bestätigen, dass ein neues, leicht angepasstes Modell des erwähnten Taschenwagens sogar ohne bauliche Anpassungen auf der Gotthardachse von Frankreich und Deutschland bis nach Italien verkehren kann. Der angestrebte 4-Meter-Korridor für den Güterverkehr kann demnach allein durch wagenbautechnische Massnahmen realisiert werden.

Dabei ist davon auszugehen, dass für den Transport von kranbaren Aufliegern ein vereinfachtes, kostengünstiges Fahrzeug zum Einsatz gelangen kann. Auch der

Umbau bestehender Taschenwagen kann allenfalls in Betracht gezogen werden. Mit solch modernem Rollmaterial kann auch die Strategie des Bundesrates von 1996 und von SBB-Cargo umgesetzt werden, auf den beiden NEAT-Achsen in der Schweiz bis zu 1400 Meter lange Kombiverkehrszüge einzusetzen. Damit bestehen, wie vom Bundesrat schon 1996 festgehalten, auf absehbare Zeit genügende Transportkapazitäten für den europäischen Kombiverkehr im Transit durch die Schweiz. Die Erfahrungen im Ausland zeigen, dass diese Art kombinierten Verkehrs schon heute nicht subventioniert werden muss.

Was die Erfüllung des Verfassungsauftrags zur Senkung der Gütertransitfahrten des Strassenverkehrs betrifft, ist aus unserer Sicht dringend die Sicherheit im Gotthardstrassentunnel zu überprüfen. Mit dem seit Jahren zunehmenden Personenwagenverkehr erhöht sich das Schadenpotenzial der Fahrzeuge des Güterverkehrs deutlich, weshalb deren Zahl zu vermindern ist, indem der Abstand zwischen zwei solchen Fahrzeugen mittels angepasster Lichtsignalsteuerung bei den Tunnelportalen erhöht wird. Dies führt zu erheblich weniger Strassengüterverkehr im Gotthardtunnel und zu einem kostengünstigen Verlagerungseffekt auf die Schiene.

Lötschberg–Simplon und Hauenstein–Gotthard statt Bözberg–Gotthard

Der Bahnausbau erfordert eine Steuererhöhung und spürbare Bahntarifsteigerungen, die zu einer Rückverlagerung von Passagieren auf die Strasse zu führen drohen. Die knappen finanziellen Mittel dürfen nicht verzettelt werden. Unser Komitee beantragt die rasche Realisierung der direkten Linie Roggwil–Altstetten mit einem Anschluss Hauenstein Süd anstelle des kostspieligen Ausbaus der Umwegroute Olten–Aarau–Chestenberg–Honeret für Mischverkehr und lehnt den neuen Bözbergtunnel ab.

Selbst wenn der Entscheid für den 4-Meter-Korridor am Gotthard fällt, ist ein zweiter Bözbergtunnel nicht notwendig. Der dritte Juradurchstich muss gemäss dem Beschluss von 1987 (Bahn 2000) in den Raum Olten führen (Wisenbergertunnel). Ein neuer Tunnel für gegen 400 Mio. Fr. nur aus Profilgründen ohne Steigerung der Kapazität, ohne höhere Geschwindigkeit und ohne tiefere Kulmination wäre extrem unwirtschaftlich. Der bestehende Bözbergertunnel ist vor nicht allzu vielen Jahren saniert worden. Züge mit grossen Sattelaufliegern können, wie bis 1969 der gesamte Güterverkehr Basel–Gotthard, den Hauenstein-Basistunnel in Richtung Aarau–Lenzburg benützen. Hohe Sattelaufleger bringen z.T. nur Umlagerungen aus anderen Gefässen. Ein deutlicher Mehrverkehr nach Italien ist nach der massiven Angebotserweiterung der Mailänder S-Bahn ungeachtet der Neat nicht möglich, solange Trenitalia den dringenden Vierspurausbau Albate–Monza ablehnt (dazu "Niedergang der Gotthardbahn", Hans Bosshard in "Der Sonntag", 18.11.2012).

Die Vierspur Hauenstein-Basis-/Wisenbergertunnel dient ausser dem nationalen und internationalen Güterverkehr den Fernverkehrszügen Basel–Bern/Luzern/Zürich, der Basler S-Bahn und dem wachsenden Hochgeschwindigkeitsverkehr nach deutschen Destinationen, Strassburg, Paris und Lyon–Südfrankreich/Spainien. Da der Flughafen Zürich sich der Saturierung nähert, drängt sich eine engere Zusammenarbeit mit dem Flughafen Basel-Mulhouse auf. Auch dazu braucht es die mit 200 km/h befahrbare Neubaustrecke Wisenbergertunnel–Olten Nord–Schöffland–Altstetten.

Reiseverkehr

Doppelstockwagen benötigen kein 4-Meter-Profil; kleinere Anpassungen genügen. Als Folge des Strassentunnels und schlechter Leistungen der Bahn ist die Nachfrage der Gotthard-Schnellzüge so stark gesunken, dass auch bei einer Verdoppelung die früheren Werte, die keine Doppelstöcker erforderten, längst nicht erreicht würden. Die vom Bundesrat gewünschte zweite Strassentunnel-Röhre schadet der Bahn.

Mit freundlichen Grüssen

Für das Komitee „Bahn 2000 plus“

Die Mediensprecher:



Michel Béguelin
Rue des Fontenailles 10, 1007 Lausanne
michel.beguelin@bluewin.ch



Jürg Perrelet
Falkenhöheweg 17, 3012 Bern
jperrelet@swissonline.ch

Beilage: Liste der Mitglieder des Komitees „Bahn 2000 plus“

Kopie samt Beilage als Vernehmlassung:

Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung, 3003 Bern
(per E-Mail an finanzierung@bav.admin.ch)

Bahn 2000 plus wird von den folgenden Personen getragen (alphabetische Reihenfolge):

Michel Béguelin, ehem. Waadtländer National- und Ständerat;
michel.beguelin@bluewin.ch

Pierre-Alain Bolomey, Direktor Terminal Terco SA Chavornay;
PABolomey@terco-chavornay.ch

Hans Bosshard, ehem. Redaktor NZZ; bd. bosshard@bluewin.ch

René Bucher, ehem. Präsident Lokomotivpersonal / Vizepräsident SEV;
renebucher@gmx.ch

Ing. SIA Walter Dietz, ehem. Direktor Bodensee-Toggenburg-Bahn;
wabe.dietz@freesurf.ch

Norbert Hochreutener, ehem. Berner Nationalrat;
hochreutener.norbert@bluewin.ch

Dr. Yvette Jaggi, ehem. Waadtländer Ständerätin;
yjaggi@citycable.ch

Dr. sc. techn. ETH Ruedi Jeker, ehem. Zürcher Regierungsrat;
ruedijeker@bluewin.ch

Martin Josi, ehem. Direktor BLS Lötschbergbahn;
mejosi@hotmail.com

Dr. Charles Kellerhals, ehem. Direktor EBT / SMB / VHB;
chskellerhals@bluewin.ch

Astrid Kugler, dipl. Geographin, ehem. Zürcher Kantonsrätin;
kugler@pfister-kugler.ch

Dipl. Ing. ETH Richard Kummrow, ehem. Direktor SLM / Generaldirektor MOB;
r.kummrow@bluewin.ch

Ekkehard Obrist, ehem. Sektionschef Marketing Personenverkehr SBB

Dipl. Ing. ETH Jürg Perrelet, ehem. stellvertretender Sektionschef Bahn 2000 BAV;
jperrelet@swissonline.ch

Ulrich Sinzig, ehem. Direktor Aare Seeland mobil, Ehrengizepräsident Weltverband des Öffentlichen Verkehrs UITP; sinzig-schaefer@bluewin.ch

Ing. HTL Theo Stolz, Zugförderungs- und Werkstättenchef Jurabahnen;
theostolz@bluewin.ch

Dipl. Ing. SIA Peter Suter, ehem. Sektionschef AlpTransit BAV / TCS-Präsident Bern-
Mittelland; mail@petersuter.ch

Hans Tempelmann, ehem. Direktor Sihltal–Zürich–Uetliberg-Bahn;
hans.tempelmann@bluewin.ch

Dr. Hans Martin Tschudi, ehem. Basler Regierungsrat;
hans-martin.tschudi@furerkarrer.ch

Mediensprecher sind:

Jürg Perrelet (jperrelet@swissonline.ch); Tel. 076 403 25 56

Michel Béguelin (michel.beguelin@bluewin.ch); Tel. 079 321 00 60

11.12.2012