

Gotthard Förderband

Entwurf April 2015

Der 1980 eröffnete Gotthard-Autobahntunnel kommt in die Jahre und bedarf einer Sanierung. Dazu erforderlich wäre, die 16,9 km lange zweispurige Röhre für mindestens zweieinhalb Jahre zu sperren. Im September 2014 beschlossen die eidgenössischen Räte zuerst eine zweite Röhre zu bauen und erst danach den Tunnel zu sanieren. Dabei besteht die realistische Alternative, den gesamten Verkehr während der Sanierung auf die Bahn zu verladen!

Gegen diesen Ausbau erhoben über 50 Organisationen mit 125'573 Unterschriften das Referendum, bei lediglich 50'000 erforderlichen. Nun erfolgt 2016 die entsprechende Volksabstimmung. Der Hintergrund ist, in der Bundesverfassung steht seit 1994: Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Aber heute sind es noch immer 1,2 Mio. Schwerverkehrssendungen.

Der Gotthard-Strassentunnel gehört zu den weniger belasteten Nationalstrassenabschnitten. 2013 verkehrten durchschnittlich täglich 2292 LKW und 17'492 weitere Fahrzeuge durch den Tunnel. Da 80 % der Fahrten Freizeitverkehr sind, entstehen die bis zu 13 km langen Staus auch nur an den Ferienwochenenden.

Im Dezember 2016 erfolgt für die Bahn die Eröffnung des 57 km langen Gotthard-Basis-Tunnel (GBT), ab dann wird im Scheiteltunnel nur noch ein bescheidener Personenverkehr verbleiben. Die Idee ist nun, den Schwerverkehr durch den GBT und den Rest durch den Scheiteltunnel zu befördern. Damit liessen sich 3 Mrd. Franken einsparen!

Personenwagen

Die Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS) offeriert, durch den Gotthard-Scheiteltunnel, analog dem Lötschberg-Scheiteltunnel, einen Autoverlad mit einer Kapazität von jährlich fünf Millionen Fahrzeugen zu betreiben. Für einen 7,5 Minuten Takt wären 7 Zugskompositionen mit je 76 Fahrzeugplätzen erforderlich. Die je 10 Mio. Franken teuren Züge fänden später am Lötschberg Weiterverwendung. Die Investitionskosten für die Terminals betragen 70 Mio. Franken. Die Betriebskosten lägen bei jährlich 36 Mio. Franken, oder pro Fahrzeug bei 7 Franken. Als Vergleich, für den Strassentunnels belaufen sich die jährlichen Unterhaltskosten auf 20 Mio. und die Betriebskosten auf 12 Mio. Franken.



Am soeben in Kandersteg eingefahren Zug senkt ein Mitarbeiter am Auffahrwagen die Seitenwände. Die Wagenbodenhöhe der Transportwagen ist tiefer und wird über eine Rampe auf dem ersten Transportwagen erreicht. (Foto: J. Lüthard, 27.02.2015)



Ein Zug wird in Goppenstein entladen. Die rechts wartenden Auto fahren gleich auf denselben Zug. Seit Jahrzehnten wird die Wintertauglichkeit bewiesen. (Foto: J. Lüthard, 27.02.2015)

Kurz RoLa

Zur Bewältigung des Import-, Export- und Binnenschwerverkehrs genügt durch den GBT eine Kurz RoLa, mit stündlich zwei Zügen pro Richtung zu je 25 Stellplätzen. Die Bruttotransportzeit betrage 135, maximal 205 Minuten. Als Kompositionen vorgesehen sind Züge wie sie bereits in bestehenden RoLa verkehren.

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

Seit 2001 betreibt Ralpin zwei RoLa, eine via Lötschberg zwischen Freiburg i. B. und Novara (westlich Mailand) und eine via Gotthard zwischen Basel und Lugano. Wobei am Gotthard die Auflieger maximal 3,96 m hoch sein dürfen. 2014 verkehrten so insgesamt 5'886 Züge mit 109'863 Sendungen.

Zur Bewältigung des gesamten Transitverkehrs wären stündlich je zwei weitere Züge zu 30 Stellplätzen erforderlich. Im September 2013 verabschiedeten die eidgenössischen Räte das «4-Meter-Korridor-Gesetz». Damit wird, zeitlich genau richtig, bis 2020 auch am Gotthard der Transport von LKW mit 4 m Eckhöhe per RoLa möglich. Die Gesamtkosten dazu betragen 940 Mio. Franken, inklusive 240 Mio. in Italien. Angedacht ist die bestehenden und allenfalls neue Terminals in Grenznähe zu nutzen.