



Bahnverladí - die Alternative zum Bau einer zweiten Röhre am Gotthard

Der Bahnverlad ist die Alternative zum Sanieren des Strassentunnels an Stelle einer weiteren Röhre. Das Konzept **„Sanieren ohne Verlieren“** stellt mit seinem Angebot sicher, dass das Tessin während der Sanierung jederzeit für Strassenfahrzeuge im heutigen Leistungsumfang erreichbar bleibt. Gleichzeitig wird damit Zeit und Geld gespart.

Das **Angebot** umfasst:

- den Transport der Personenautos zwischen Göschenen und Airolo durch den bestehenden Bahntunnel auf bis zu 8 Zügen pro Stunde und Richtung
- eine kurze **„Rollende Landstrasse“** für innerschweizerische Lastwagen zwischen Erstfeld und Biasca auf stündlich zwei Zugpaaren durch den Basistunnel
- eine lange **„Rollende Landstrasse“** für transitierende Lastwagen auf einem stündlichen Zugpaar zwischen Basel und Chiasso durch den Basistunnel.

Das Angebot nutzt die ab 2020 **vorhandenen Bahninfrastrukturen**:

- den neuen Gotthard-Basistunnel [GBT] ab 2016, der noch über Kapazitätsreserven verfügt, da die Zufahrten im nördlichen Ausland verspätet fertiggestellt werden und
- Den 4m Korridor für den Lastwagentransport.

Für den **öffentlichen Personenverkehr** von und nach dem Tessin fahren durch den GBT halbstündlich Intercityzüge und stündlich Interregiozüge über die bestehende Bergstrecke.

Das Angebot deckt die geforderte **Leistungsfähigkeit** während der Sanierungszeit ab:

- Die Bahn transportiert bis zu 31200 Personenautos pro Tag, heute verkehren an Spitzentagen maximal 23600
- Die Bahn transportiert täglich bis zu 3600 Lastwagen, heute verkehren an Durchschnittstagen 2900.

Als **Verladeanlagen** werden

- die vorhandenen Anlagen in Göschenen und Airolo für die PW angepasst
- temporäre kleine Anlagen in Erstfeld und Biasca gebaut, welche die Hälfte des bisher angenommenen Platzes benötigen, da dort weniger Lastwagen verladen werden
- künftige Anlagen in Basel und Chiasso verwendet.

Die **Kosten** für Investitionen und Betrieb des Konzeptes während der Sanierung betragen 1.917 Millionen CHF gegenüber 2.788 Millionen CHF für die zweite Röhre, d.h. es können rund 2 Milliarden CHF eingespart werden. Die Gesamtausgaben durch Betrieb und Unterhalt steigen bis zur nächst folgenden Sanierung im Jahre 2085 auf 1.5 Milliarden CHF für das Konzept und auf 3.4 Milliarden CHF für die zweite Röhre.

Die **Zeitverhältnisse**: Mit Bahnverlad wird die Sanierung 2026 abgeschlossen sein, mit einer zweiten Röhre 2035. Der erneuerte Tunnel steht somit rund 10 Jahre früher zur Verfügung.

„Sanieren ohne Verlieren“ ist ein realisierbares Konzept zum Überbrücken der Sanierungszeit des Strassentunnels. Es geht von den Grundlagen des Bundes aus und berücksichtigt jüngste politische Entscheide. Es erfüllt die Leistungsziele für die Sanierung und hält das Tessin laufend mit der übrigen Schweiz verbunden. Es basiert auf praktischen Erfahrungen in Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen und wurde erstellt von einer Gruppe unabhängiger Ingenieure und Verkehrsexperten. In der Detailbearbeitung kann es verfeinert und optimiert werden.

Details dazu im Internet unter:

www.sanierenohneverlieren.ch (Deutsch),

www.gothard-a-moindre-cout.ch (Français),

www.risanaresenzaperderci.ch (Italiano)