

NEUE IDEE LANCIERT

Die Swissmetro für Güter

Die Vision heisst «Swiss CargoTube»: Es ist ein unterirdisches Röhrensystem, das Güter quer durch die Schweiz transportiert.

Wissenschaftler und Logistikfachleute wollen den Gütertransport in der Schweiz revolutionieren. Der Verein PPP Schweiz stellte gestern die Rohrpost für den Güterverkehr vor. Das neue System besteht aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Kosten von fünf Milliarden

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Ei-



senbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es.

Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Im Güterver-

kehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

Nun gibts eine Studie

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss den Initianten ein Projektconcept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren sollte eine Teststrecke gebaut sein. Für den Bau und Betrieb kommt laut den Initianten nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage. Dem Verein PPP Schweiz gehören Vertreter des Bundes, der Kantone sowie der Wirtschaft an.



NEUE IDEE LANCIERT

Die Swissmetro für Güter

Die Vision heisst «Swiss CargoTube»: Es ist ein unterirdisches Röhrensystem, das Güter quer durch die Schweiz transportiert.

Wissenschaftler und Logistikfachleute wollen den Gütertransport in der Schweiz revolutionieren. Der Verein PPP Schweiz stellte gestern die Rohrpost für den Güterverkehr vor. Das neue System besteht aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Kosten von fünf Milliarden

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Ei-



senbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es.

Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Im Güterver-

kehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

Nun gibts eine Studie

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss den Initianten ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren sollte eine Teststrecke gebaut sein. Für den Bau und Betrieb kommt laut den Initianten nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage. Dem Verein PPP Schweiz gehören Vertreter des Bundes, der Kantone sowie der Wirtschaft an.



NEUE IDEE LANCIERT

Die Swissmetro für Güter

Die Vision heisst «Swiss CargoTube»: Es ist ein unterirdisches Röhrensystem, das Güter quer durch die Schweiz transportiert.

Wissenschaftler und Logistikfachleute wollen den Gütertransport in der Schweiz revolutionieren. Der Verein PPP Schweiz stellte gestern die Rohrpost für den Güterverkehr vor. Das neue System besteht aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Kosten von fünf Milliarden

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Ei-



senbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es.

Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Im Güterver-

kehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

Nun gibts eine Studie

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss den Initianten ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren sollte eine Teststrecke gebaut sein. Für den Bau und Betrieb kommt laut den Initianten nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage. Dem Verein PPP Schweiz gehören Vertreter des Bundes, der Kantone sowie der Wirtschaft an.



NEUE IDEE LANCIERT

Die Swissmetro für Güter

Die Vision heisst «Swiss CargoTube»: Es ist ein unterirdisches Röhrensystem, das Güter quer durch die Schweiz transportiert.

Wissenschaftler und Logistikfachleute wollen den Gütertransport in der Schweiz revolutionieren. Der Verein PPP Schweiz stellte gestern die Rohrpost für den Güterverkehr vor. Das neue System besteht aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Kosten von fünf Milliarden

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Ei-



senbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es.

Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Im Güterver-

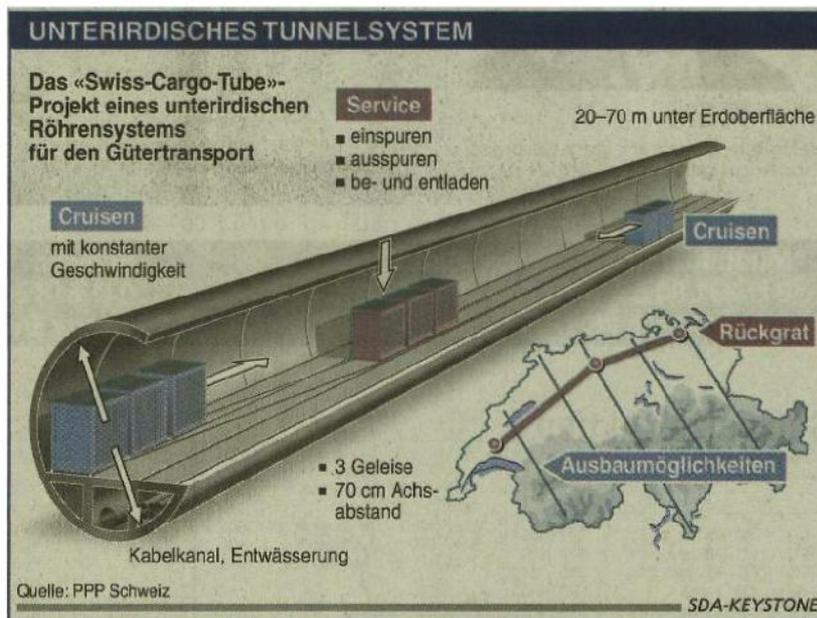
kehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

Nun gibts eine Studie

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss den Initianten ein Projektconcept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren sollte eine Teststrecke gebaut sein. Für den Bau und Betrieb kommt laut den Initianten nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage. Dem Verein PPP Schweiz gehören Vertreter des Bundes, der Kantone sowie der Wirtschaft an.



Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz



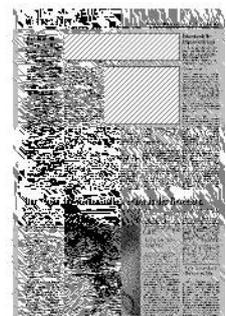
In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss Cargo Tube».

Brugg.– «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, erklärte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg (Aargau). Das «revolutionäre System» soll Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 70

Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese Röhre soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europaletts (Grundfläche: 0,8 mal 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen dienen.

Kosten von fünf Milliarden Franken
Zu den Kosten des «Swiss-Cargo-Tube»-Projekts äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel ge-



ringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund fünf Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss Cargo Tube» soll bereits in zehn bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre dann auch auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

«Förderband» für Güterverkehr

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz. Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail

in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es gehe darum, bestehende

Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden.

Projekt antossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projekts finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein. «Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen», so Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss Cargo Tube» komme nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

Der Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. (sda)

Cargo

Förderband quer durch die Schweiz

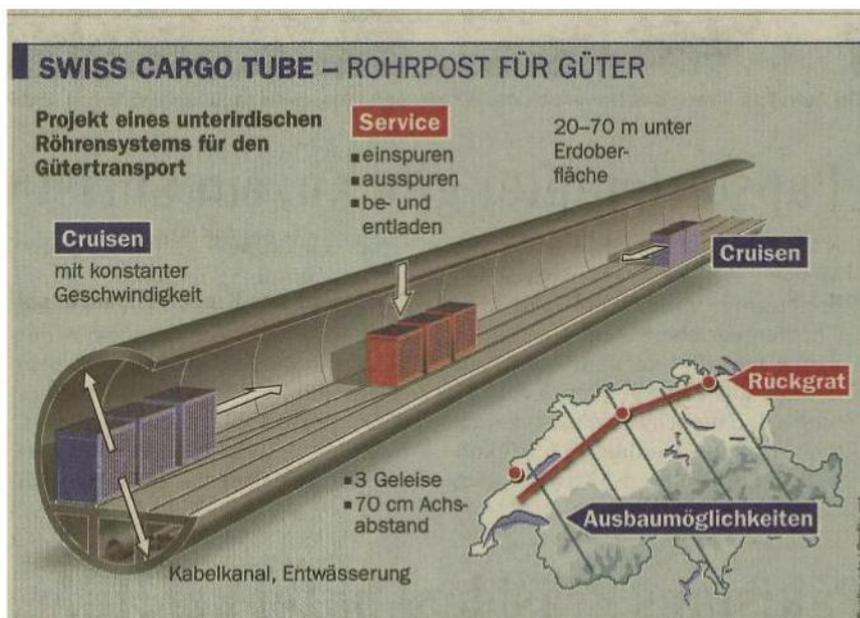
In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss Cargo Tube». Promotor der Idee ist der Verein PPP Schweiz. Erstes Ziel ist eine Vorstudie. «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg. (sda)



Vision für Gütertransport

CARGO TUBE Eine Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz soll gemäss einer Vision das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte in Zukunft entlasten. Promotor der «revolutionären» Idee «Swiss Cargo Tube», das Strasse und Schiene entlasten soll, ist der Verein PPP Schweiz. Es geht um 20 bis 60 Meter tiefe Tunnelröhren mit 4 Metern Durchmesser, die von selbstfahrenden Containern befahren werden. Nun werden Träger und Investoren für das Milliardenprojekt gesucht. (ap)





Röhren durch die Schweiz

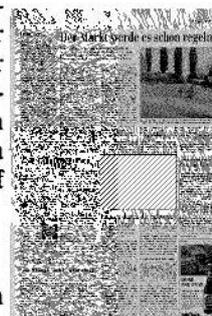
In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch das Land Güter transportiert werden. Noch ist die «Poströhre» eine Vision.

BRUGG – «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg AG. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins – welchem Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft angehören – aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbst fahrenden Container in der Grösse einer Europalette (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die

Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel. Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss Cargo Tube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Projekt bald auf dem Tisch
 Von einem «Förderband quer durch





Verein PPP Schweiz

Der Landbote

8401 Winterthur 1
Auflage 6 x wöchentlich 34'670

1081047 / 350.4 / 26'856 mm² / Farben: 3

Seite 5

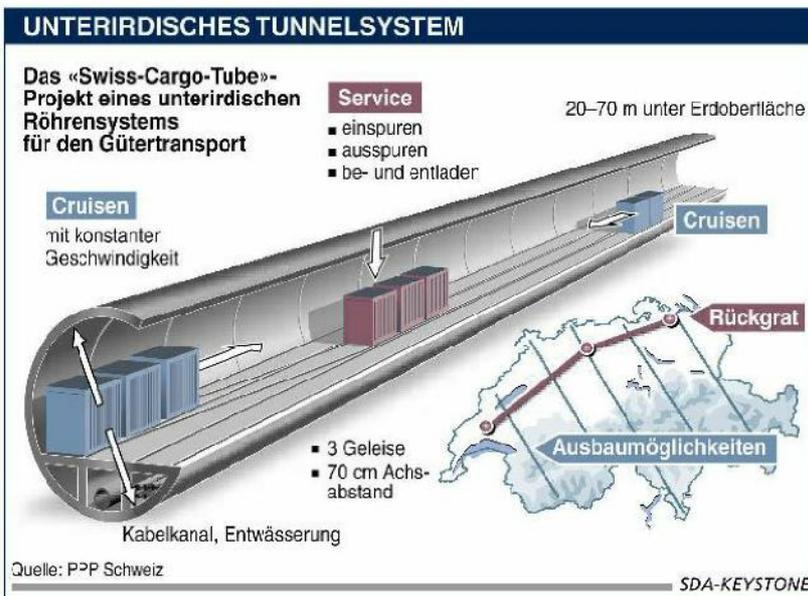
14.05.2009

die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es

gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden. Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. (sda)

Argus Ref 35230355

Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz



In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss Cargo Tube».

Brugg. – «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, erklärte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg (Aargau). Das «revolutionäre System» soll Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 70 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese Röhre soll ei-

nen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europaletts (Grundfläche: 0,8 mal 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen dienen.

Kosten von fünf Milliarden Franken
Zu den Kosten des «Swiss-Cargo-Tube»-Projekts äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240



Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund fünf Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss Cargo Tube» soll bereits in zehn bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre dann auch auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

«Förderband» für Güterverkehr

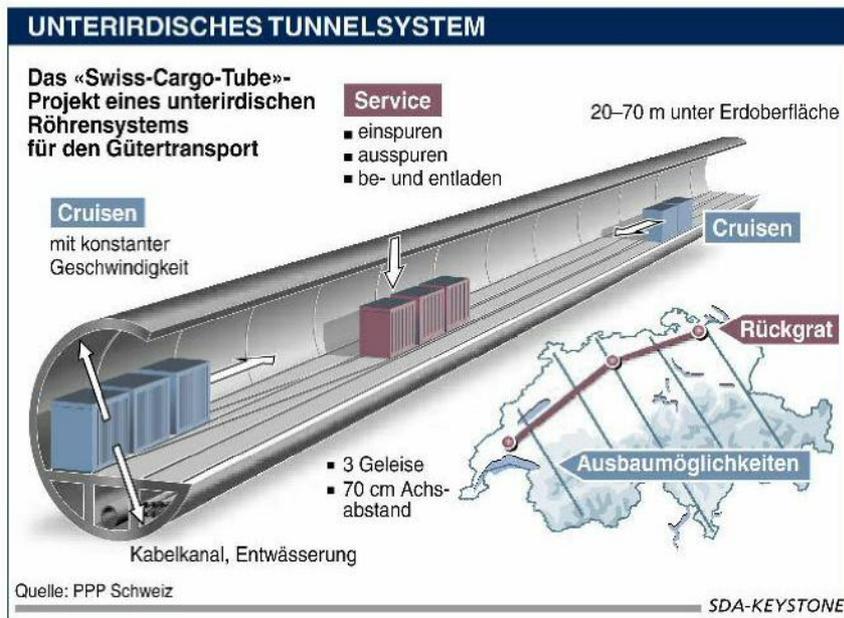
Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz. Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden.

Projekt anstossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projekts finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein. «Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen», so Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss Cargo Tube» komme nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

Der Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. (sda)

Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz

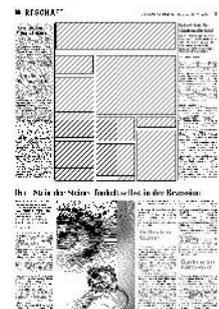


In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss Cargo Tube». Brugg. – «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, erklärte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg (Aargau). Das «revolutionäre System» soll Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 70 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese Röhre soll ei-

nen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europaletts (Grundfläche: 0,8 mal 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen dienen.

Kosten von fünf Milliarden Franken Zu den Kosten des «Swiss-Cargo-Tube»-Projekts äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es. Im



Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund fünf Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss Cargo Tube» soll bereits in zehn bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre dann auch auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

«Förderband» für Güterverkehr

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz. Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen

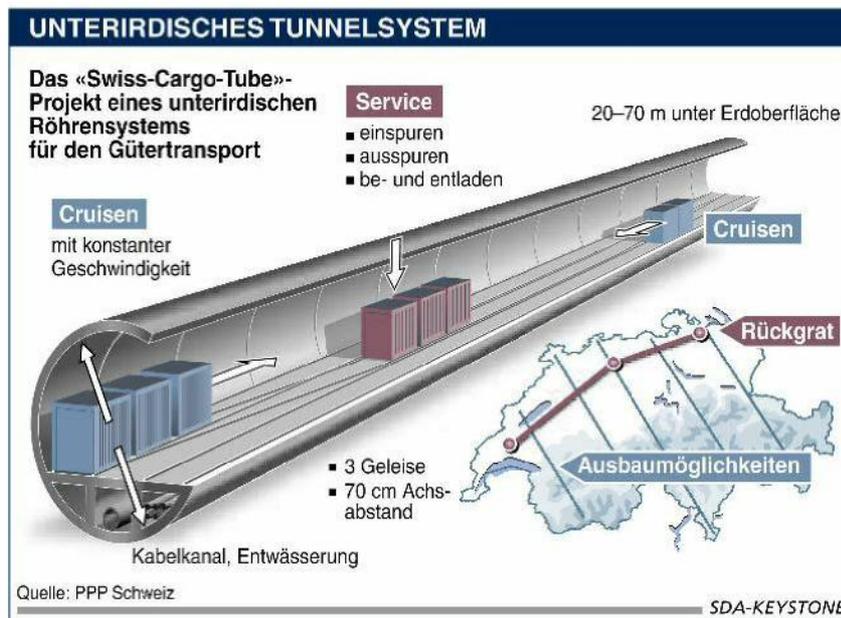
nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden.

Projekt anstossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projekts finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein. «Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen», so Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss Cargo Tube» komme nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

Der Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. (sda)

Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz



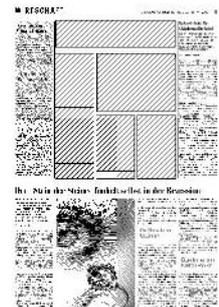
In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss Cargo Tube».

Brugg. – «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, erklärte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg (Aargau). Das «revolutionäre System» soll Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 70 Meter tief im Boden gelegenen Tun-

nelröhre (Tube). Diese Röhre soll einen Durchmesser von vier Metern haben.

Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europaletts (Grundfläche: 0,8 mal 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Die Geschwindigkeit würde 60 bis 80 Kilometer pro Stunde betragen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen dienen.

Kosten von fünf Milliarden Franken
Zu den Kosten des «Swiss-Cargo-Tube»-Projekts äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Perso-



nen- und Güterverkehr, hiess es. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund fünf Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss Cargo Tube» soll bereits in zehn bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre dann auch auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

«Förderband» für Güterverkehr

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz. Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, ste-

he noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden.

Projekt anstossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projekts finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein. «Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen», so Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss Cargo Tube» komme nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

Der Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. (sda)

Neue Idee: Eine Swissmetro für Güter

Die Vision heisst «Swiss CargoTube»: Es ist ein unterirdisches Röhrensystem, das Güter quer durch die Schweiz transportiert.

BRUGG Wissenschaftler und Logistikfachleute wollen den Gütertransport in der Schweiz revolutionieren. Der Verein PPP Schweiz stellte gestern die Rohrpost für den Güterverkehr vor. Das neue System besteht aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbst fahrenden Container in der Grösse einer Europalette (Grundfläche: 0,8 x 1,2 Meter) würden in getrennter Richtung verkehren. Erstes Ziel ist eine Vorstudie.

«Swiss CargoTube» sei ein neuartiges, in unterirdischen

Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten.

Zu den Kosten des Projektes äusserten sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden. *sda*



Tunnel quer durch die Schweiz

Ein unterirdisches Förderband für Güter soll Strassen und Schienen entlasten



VORBILD AUS DEUTSCHLAND In einem Tunnel-system transportieren vollautomatische Fahrzeuge genormte Palette mit Gütern. Links: Eine Entladestation. Die Visualisierung stammt von der deutschen Firma Cargo Cap. Dieses Unternehmen ist dabei, im Ruhrgebiet den unterirdischen Gütertransport auf privater Basis zu realisieren. HO

Eine Vision der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Vereins PPP will Güter- und Personenverkehr trennen. Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

FELIX STRAUMANN

Damit Gütertransporte nicht mehr den Strassen- und Bahnverkehr blockieren, sollen sie nun unter die Erde. So lautet die Grundidee der Vision «Swiss Cargo Tube», wie sie gestern an der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) den Medien vorgestellt wurde.

Den Anfang machen soll ein 240 Kilometer langer Tunnel mit rund vier Meter Durchmesser. Dieser würde die wichtigen Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten-Oensingen und in der Westschweiz verbinden. Geplant ist, dass in den Tunnels auf zwei Gleisen Transportgefährte mit konstanter Geschwindigkeit Güter vollautomatisch hin und her fahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden.



Argus Ref 35233197

In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und ausgehend von diesen weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistik-Konzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-Professor ist einer der treibenden Kräfte hinter dem Projekt. Er glaubt, dass künftig alles, was sich auf den heute üblichen Standardpaletten verpacken lässt, auf dem «Förderband quer durch die Schweiz» transportiert wird. Die Hauptachse, die zuerst gebaut werden soll, dürfte zwischen 2 und 5 Milliarden Franken kosten, schätzt Klöti.

«Die Chancen für eine Realisierung sind gut», glaubt Guido Grütter vom Verein Public Private Partnership, PPP, der das Projekt unterstützt. Die Beteiligten bei Cargo Tube diskutierten gestern an einer Fachveranstaltung mit Vertretern von Post, SBB, Bund, der Bau- und Logistikbranche. Die Absicht ist es, eine möglichst breite Trägerschaft

zu finden, um Studien zur wirtschaftlichen, technischen und politischen Machbarkeit zu realisieren. «Wir möchten sehr schnell die Details klären, damit wir bis in 3 bis 5 Jahren ein Pilotanlage haben», sagt Klöti.

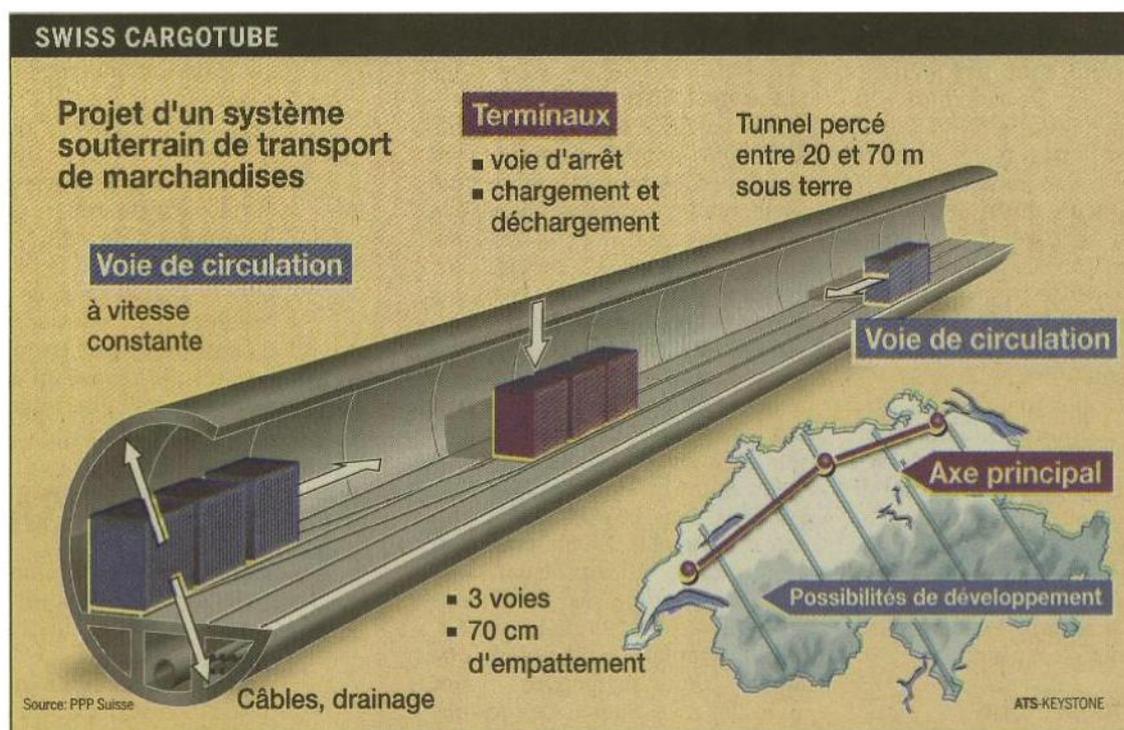
Kurze Realisierungszeiten

Ein Vorteil, den Cargo Tube gegenüber Grossprojekten wie der Neat oder der bis heute nicht realisierten Swissmetro hat: Güter sind viel unkomplizierter zu transportieren als Menschen. Im Vordergrund steht die Zuverlässigkeit und nicht Geschwindigkeit und Komfort. Dies senkt den Aufwand und die Kosten für Tunnel, Rollmaterial und Betrieb deutlich. Sparen wollen die Macher von Cargo Tube auch dank kurzen Realisierungszeiten, was die Finanzierungskosten senkt. Dies könne vor allem durch die Verwendung bewährter Technologien anstelle aufwändiger Neuentwicklungen erreicht werden, hiess es an der Medienkonferenz.

Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Un souterrain révolutionnaire en projet



Dans 10 à 15 ans, les marchandises seront peut-être transportées grâce à un réseau souterrain sur rails à travers la Suisse. Les représentants du Partenariat public-privé (PPP) se sont réunis hier à Brugg, en Argovie, pour lancer une étude de faisabilité du projet Swiss CargoTube.

Ce système de transport en galeries entièrement automatisé permettrait d'alléger le trafic routier et ferroviaire, a affirmé Guido Grütter, membre dirigeant de l'association PPP, promotrice du projet. Les tunnels de ce nouveau réseau, d'un diamètre de 4 m, seraient creusés à une profondeur de 20 à 60 mètres sous terre.

Les containers à navigation automatisée, d'une surface de 1,2 m sur 80 cm, circuleraient dans des directions opposées à une vitesse

constante de 60 à 80 km/h. Leur chargement et déchargement des voies se ferait dans des terminaux, sur une troisième voie.

Swiss CargoTube est censé devenir un jour la colonne vertébrale des flux de marchandises sur l'axe ouest-est du pays. La construction d'un tunnel de 240 km entre la Romandie et la Suisse orientale devrait coûter quelque 5 milliards de francs. Dans un deuxième temps, d'autres galeries seraient construites entre le nord et le sud du pays.

Les partisans de ce système ont vanté à Brugg une solution «fiable, favorable à l'environnement et rentable». Et de souligner que dans le transport marchandises, le critère de la fiabilité l'emporte sur la rapidité. La réunion





Verein PPP Schweiz

LA LIBERTÉ

1705 Fribourg
Auflage 6 x wöchentlich 38'801

1081047 / 350.4 / 28'312 mm2 / Farben: 3

Seite 11

14.05.2009

a rassemblé des responsables de La Poste, de l'Office fédéral des routes, ainsi que des secteurs de la construction et de la logistique. L'idée du Swiss CargoTube est née en 2001 et émane de la Haute Ecole spécialisée du nord-ouest. Elle s'inspire du projet allemand CargoCap. ATS



Argus Ref 35232613

Tunnel quer durch die Schweiz

Ein unterirdisches Förderband für Güter soll Strassen und Schienen entlasten



VORBILD AUS DEUTSCHLAND In einem Tunnel-system transportieren vollautomatische Fahrzeuge genormte Palette mit Gütern. Links: Eine Entladestation. Die Visualisierung stammt von der deutschen Firma Cargo Cap. Dieses Unternehmen ist dabei, im Ruhrgebiet den unterirdischen Gütertransport auf privater Basis zu realisieren. HO

Eine Vision der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Vereins PPP will Güter- und Personenverkehr trennen. Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

FELIX STRAUMANN

Damit Gütertransporte nicht mehr den Strassen- und Bahnverkehr blockieren, sollen sie nun unter die Erde. So lautet die Grundidee der Vision «Swiss Cargo Tube», wie sie gestern an der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) den Medien vorgestellt wurde.

Den Anfang machen soll ein 240 Kilometer langer Tunnel mit rund vier Meter Durchmesser. Dieser würde die wichtigen Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten-Oensingen und in der Westschweiz verbinden. Geplant ist, dass in den Tunnels auf zwei Gleisen Transportgefährte mit konstanter Geschwindigkeit Güter vollautomatisch hin und her fahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden.



Argus Ref 35233196

In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und ausgehend von diesen weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistik-Konzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-Professor ist einer der treibenden Kräfte hinter dem Projekt. Er glaubt, dass künftig alles, was sich auf den heute üblichen Standardpaletten verpacken lässt, auf dem «Förderband quer durch die Schweiz» transportiert wird. Die Hauptachse, die zuerst gebaut werden soll, dürfte zwischen 2 und 5 Milliarden Franken kosten, schätzt Klöti.

«Die Chancen für eine Realisierung sind gut», glaubt Guido Grütter vom Verein Public Private Partnership, PPP, der das Projekt unterstützt. Die Beteiligten bei Cargo Tube diskutierten gestern an einer Fachveranstaltung mit Vertretern von Post, SBB, Bund, der Bau- und Logistikbranche. Die Absicht ist es, eine möglichst breite Trägerschaft

zu finden, um Studien zur wirtschaftlichen, technischen und politischen Machbarkeit zu realisieren. «Wir möchten sehr schnell die Details klären, damit wir bis in 3 bis 5 Jahren ein Pilotanlage haben», sagt Klöti.

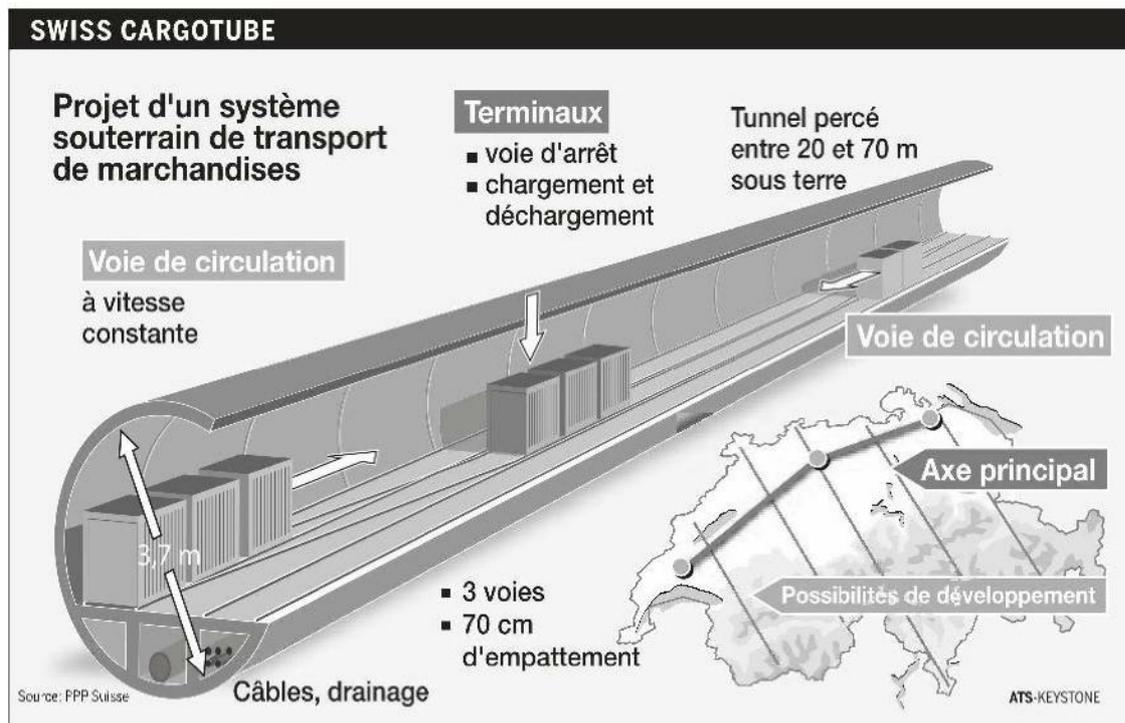
Kurze Realisierungszeiten

Ein Vorteil, den Cargo Tube gegenüber Grossprojekten wie der Neat oder der bis heute nicht realisierten Swissmetro hat: Güter sind viel unkomplizierter zu transportieren als Menschen. Im Vordergrund steht die Zuverlässigkeit und nicht Geschwindigkeit und Komfort. Dies senkt den Aufwand und die Kosten für Tunnel, Rollmaterial und Betrieb deutlich. Sparen wollen die Macher von Cargo Tube auch dank kurzen Realisierungszeiten, was die Finanzierungskosten senkt. Dies könne vor allem durch die Verwendung bewährter Technologien anstelle aufwändiger Neuentwicklungen erreicht werden, hiess es an der Medienkonferenz.

Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Un souterrain révolutionnaire en projet



Dans 10 à 15 ans, les marchandises seront peut-être transportées grâce à un réseau souterrain sur rails à travers la Suisse. Les représentants du Partenariat public-privé (PPP) se sont réunis hier à Brugg, en Argovie, pour lancer une étude de faisabilité du projet Swiss CargoTube.

Ce système de transport en galeries entièrement automatisé permettrait d'alléger le trafic routier et ferroviaire, a affirmé Guido Grütter, membre dirigeant de l'association PPP, promotrice du projet. Les tunnels de ce nouveau réseau, d'un diamètre de 4 m, seraient creusés à une profondeur de 20 à 60 mètres sous terre.

Les containers à navigation automatisée, d'une surface de 1,2 m sur 80 cm, circuleraient dans des direc-

tions opposées à une vitesse constante de 60 à 80 km/h. Leur chargement et déchargement des voies se ferait dans des terminaux, sur une troisième voie.

Swiss CargoTube est censé devenir un jour la colonne vertébrale des flux de marchandises sur l'axe ouest-est du pays. La construction d'un tunnel de 240 km entre la Romandie et la Suisse orientale devrait coûter quelque 5 milliards de francs. Dans un deuxième temps, d'autres galeries seraient construites entre le nord et le sud du pays.

Les partisans de ce système ont vanté à Brugg une solution «fiable, favorable à l'environnement et rentable». Et de souligner que dans le





Verein PPP Schweiz



Genève
1211 Geneve 8
Auflage 6 x wöchentlich 8'902

1081047 / 350.4 / 28'004 mm2 / Farben: 3

Seite 7

14.05.2009

transport marchandises, le critère de la fiabilité l'emporte sur la rapidité. La réunion a rassemblé des responsables de La Poste, de l'Office fédéral des routes, ainsi que des secteurs de la construction et de la logistique. L'idée du Swiss CargoTube est née en 2001 et émane de la Haute Ecole spécialisée du nord-ouest. Elle s'inspire du projet allemand CargoCap. ATS

Argus Ref 35232969



Swiss Cargo Tube se compose d'un tunnel de 4 mètres de diamètre situé entre 20 et 60 mètres de profondeur.

Et si on enterrait les trains de marchandises?

FUTURISTE. Une révolution se prépare peut-être dans le transport de marchandises en Suisse. Un projet de construction d'un tube de chemin de fer souterrain traversant le pays pour décongestionner le trafic cargo est à l'étude. Des experts se sont penchés hier sur la faisabilité de ce système de transport entièrement auto-

maté, baptisé Swiss Cargo Tube. L'idée est née en 2001 à la Haute Ecole spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse.

Le projet caressé par l'Association de partenariat public privé PPP Suisse n'est encore qu'une ébauche, mais ses promoteurs y croient. Un projet similaire est en cours en Allemagne. - AP



Et si on enterrait les trains de marchandises?

FUTURISTE. Une révolution se prépare peut-être dans le transport de marchandises en Suisse. Un projet de construction d'un tube de chemin de fer souterrain traversant le pays pour décongestionner le trafic cargo est à l'étude. Des experts se sont penchés hier sur la faisabilité de ce système de transport entièrement auto-

maté, baptisé Swiss Cargo Tube. L'idée est née en 2001 à la Haute Ecole spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse.

Le projet caressé par l'Association de partenariat public privé PPP Suisse n'est encore qu'une ébauche, mais ses promoteurs y croient. Un projet similaire est en cours en Allemagne. - AP



Swiss Cargo Tube se compose d'un tunnel de 4 mètres de diamètre situé entre 20 et 60 mètres de profondeur.



Brèves

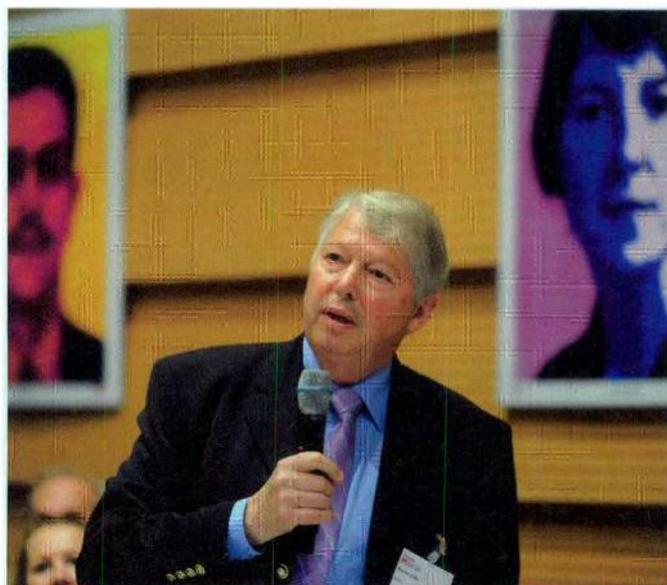
Swiss Cargo Tube

● Dans 10 à 15 ans, les marchandises seront peut-être transportées grâce à un réseau souterrain sur rails à travers la Suisse. Les représentants du Partenariat public-privé se sont réunis mercredi à Brugg (AG) pour lancer une étude de faisabilité du projet «Swiss Cargo Tube», un système de transport souterrain entièrement automatisé. (LT du 28.03). (ATS/LT)



SWISSMETRO POURRAIT RENAÎTRE EN CORÉE

VISION. Non, le projet de train à sustentation magnétique n'est pas mort. Les Coréens s'y intéressent. En Suisse, on songe désormais à un métro Genève-Lausanne.



PHOTOGRAPHIE AGENICE

MARCEL JUFER Ce professeur à l'EPFL a lancé un pavé dans la mare, lors du Forum des 100, en imaginant un métro souterrain reliant Lausanne à Genève.

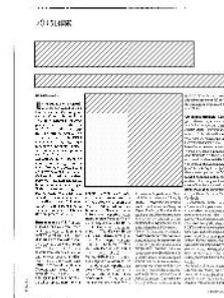
MICHEL GUILLAUME

En Suisse, les derniers partisans de Swissmetro – ce train à sustentation magnétique qui pourrait circuler à 450 km/h en tunnel – passent pour de doux rêveurs. Mais pas en Corée du Sud! Le 24 avril dernier, une délégation de l'Institut de recherche KRRI s'est rendue à Lausanne pour rencontrer une équipe d'ingénieurs emmenée par le professeur Marcel Jufer.

Les Coréens, qui envisagent de construire une ligne ferroviaire de 400 km entre Séoul et Pusan devant fonctionner d'ici à moins de dix ans, étaient porteurs d'une bonne nouvelle. Ils ont choisi la technologie Swissmetro pour ce grand projet, qu'ils ont préférée à celle du Transrapid allemand et du MLX japonais. Suisses et Coréens s'apprêtent ainsi à signer un accord de collaboration ces prochains jours.

Dans sept ans. «Nul n'est prophète en son pays», sourit Marcel Jufer, professeur honoraire de l'EPFL, en dévoilant le dernier chapitre de l'histoire de Swissmetro. Jeudi dernier au Forum des 100 de L'Hebdo, on a aussi évoqué son avenir en Suisse. Et une nouvelle idée a surgi: «Réalisons un Métro Suisse romande (MSR), a lancé Marie-Hélène Miauton, directrice de l'Institut de sondage M.I.S Trend.

Sur le plan politique, l'horizon paraît complètement bouché pour le projet initial de Swissmetro, consistant en une croix ferroviaire Genève-Saint Gall (pour 14 milliards de francs à l'époque) et Bâle-Bellinzone. Cette vision-là, portée depuis trente ans par Rodolphe Nieth, a été reléguée dans les tiroirs de l'Office fédéral des transports (OFT). «Elle ne figure dans aucun plan de développement des transports publics jusqu'à l'horizon 2030», confirme Davide Demichelli, porte-parole de l'OFT.



Pourquoi dès lors ne pas commencer plus modestement, en ne gardant qu'une partie de la vision Swissmetro? Alors que les cantons de Vaud et de Genève peinent à imposer une réalisation rapide de la 3^e voie ferroviaire, le professeur Marcel Jufer lance un pavé dans la mare. Il imagine un métro souterrain Lausanne-Morges-Nyon-Genève, reliant les deux capitales en 24 minutes, avec des rames circulant à une cadence de cinq minutes à une allure d'environ 150 km/h. Cette déclinaison de Swissmetro à petite échelle conserve le principe de la sustentation magnétique et du moteur à propulsion linéaire, mais en renonçant au vide d'air et à la grande vitesse. Ses avantages: en évitant les interminables procédures d'opposition, ce métro pourrait être construit «en sept ans», selon Marcel Jufer. Surtout, il doublerait les capacités actuelles, alors que la 3^e voie ne pourrait absorber qu'entre 20 et 50% de passagers en plus à l'horizon 2025.

Un réseau romand. «Chaque génération conçoit un nouveau mode de transport», note pour sa part Marie-Hélène Miauton. «Face à la densification extrême du territoire entre Genève et Lausanne, aux trains bondés aux heures de pointe et même à la crise qui demande des plans de relance, un tel métro est une bonne idée à suivre». Marie-Hélène Miauton va plus loin lorsqu'elle préfère désormais parler de Métro

Suisse romande que de Swissmetro. Elle imagine la naissance d'un réseau avec d'autres tronçons à étudier, à commencer par Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds.

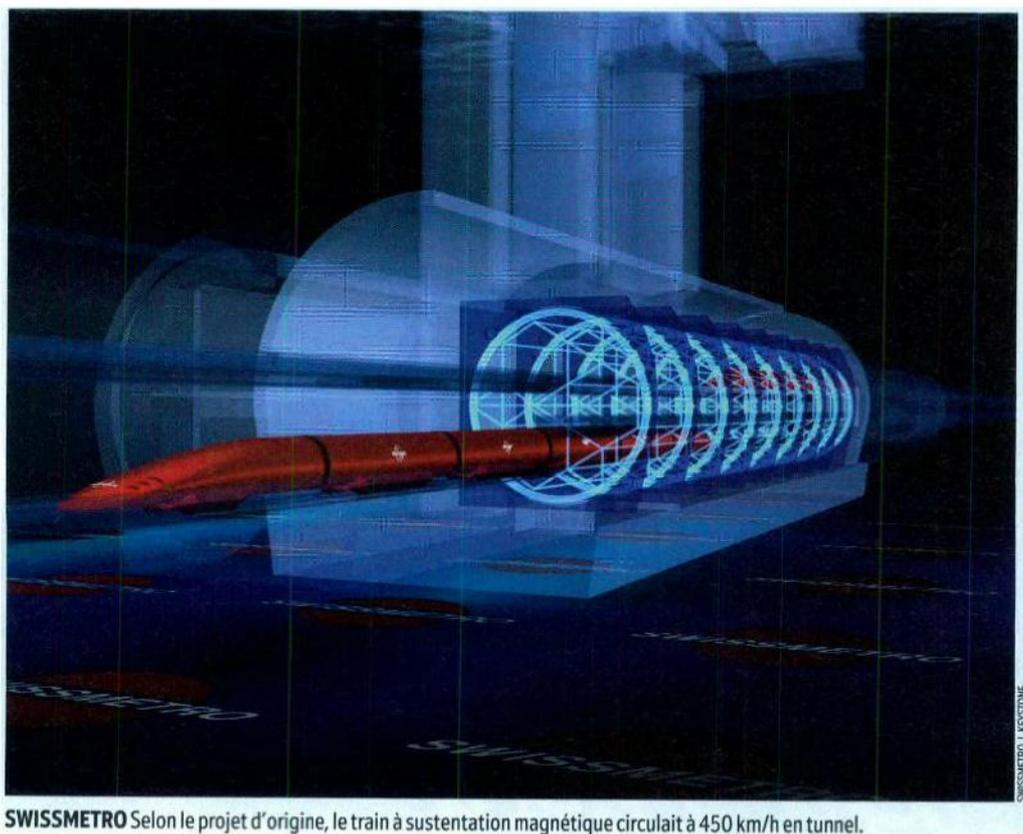
Evidemment, cette nouvelle idée ne suscite pas un enthousiasme délirant dans le monde très conservateur des transports. «No comment. Adressez-vous aux politiciens et à l'OFT», fait-on remarquer aux CFF qui, soit dit en passant, pourraient très bien gérer ce métro. Même réponse laconique à l'Office fédéral des transports à Berne. «Nous n'avons pas connaissance de cette idée», s'excuse Davide Demichelli.

Au Service de la mobilité du canton de Vaud, son chef Vincent Krähenbühl se fait plus loquace, mais tout aussi réservé: «Pour tout chef de >>> >>> projet, construire en surface est beaucoup plus simple et plus économique qu'en tunnel, qui nécessite des gares souterraines très coûteuses», remarque-t-il. Selon lui, la réalisation de la 3^e voie se fera dans une topographie «relativement favorable avec l'essentiel du terrain nécessaire déjà à disposition». Vincent Krähenbühl ne craint ainsi pas une avalanche d'oppositions comme ce fut le cas sur le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist, sur la ligne Berne-Olten.

Supercapacités. Dans l'immédiat, les promoteurs de Swissmetro se concentrent sur la valorisation de composants du projet, en exploitant par exem-

ple le principe de la transmission d'énergie sans câble ni contact. Déclinaison de la Serpentine (prévue à Lausanne), un projet pilote devrait prochainement démarrer sur le campus des Universités de Lausanne et de Grenoble. Equipés de supercapacités – une technologie innovante de stockage d'énergie –, des véhicules pouvant transporter une douzaine de personnes y circuleront sur une distance de 1 kilomètre. Après quoi, ils se rechargeront en un temps record de dix secondes grâce à une infrastructure au sol: une bobine qui transmet son électricité à une autre bobine située sous le véhicule. Ils pourront ainsi continuer leur trajet.

Un autre projet pourrait aussi révolutionner le monde du transport: Cargo Tube, une sorte de «Swissmetro des marchandises». Guido Grütter, membre de la direction de PostLogistics, rêve d'acheminer ses colis à travers un tunnel traversant la Suisse d'est en ouest, reliant ses principaux centres de tri. Avec, à la clé, de gros gains pour l'écologie et la rentabilité. Cette semaine encore, l'Association PPP Suisse (partenariat public privé) organise un colloque à ce sujet. Marcel Jufer a été invité à s'y exprimer. L'idée de Swissmetro est peut-être plus vivante que jamais. Si les paquets peuvent bénéficier de cette technologie pourquoi pas, à un stade ultérieur, les voyageurs? o



SWISSMETRO Selon le projet d'origine, le train à sustentation magnétique circulait à 450 km/h en tunnel.

UNE VISION NÉE EN 1976

1976 A l'échelle mondiale, la Suisse n'est qu'une grande agglomération. Rodolphe Nieth, alors ingénieur aux CFF, propose le concept de Swissmetro en forme de croix: un axe Genève-Saint Gall (devisé à 14 milliards de francs en 1997) et un axe Bâle-Bellinzone (dont le coût n'a jamais été estimé).
1989-1992: Prétude du projet avec la participation de 35 entreprises.

1992 Création de l'Association Swissmetro SA.

1994-1999 Etude principale de Swissmetro sous les auspices de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et de celle de Zurich, avec la participation de 85 entreprises.

1997 Dépôt d'une demande de concession à l'Office fédéral

des transports (OFT). La réponse définitive est toujours en suspens... Dans un premier temps, Berne demande une étude complémentaire pour le tronçon Bâle-Zurich qui lui semble plus prometteur, ce qui est fait dans l'année qui suit.

2000-2002 L'OFT tergiverse. Après plusieurs courriers, il fait savoir que Swissmetro ne pourra obtenir une concession qu'après avoir trouvé le financement du projet. Peu à peu, celui-ci tombe dans l'oubli.

2004-2008 Développement d'applications dans le secteur des transports utilisant des composants de Swissmetro avec l'entreprise Numexia. Celle-ci conçoit des véhicules utilitaires de manutention de conteneurs et des véhicules automatiques de transport de passagers reprenant la transmission d'énergie sans contact (moteur linéaire).

Eine Rohrpost gegen den Stau

„Swiss CargoTube“ – Rohrpost für Güter

Projekt eines unterirdischen Röhrensystem für den Gütertransport

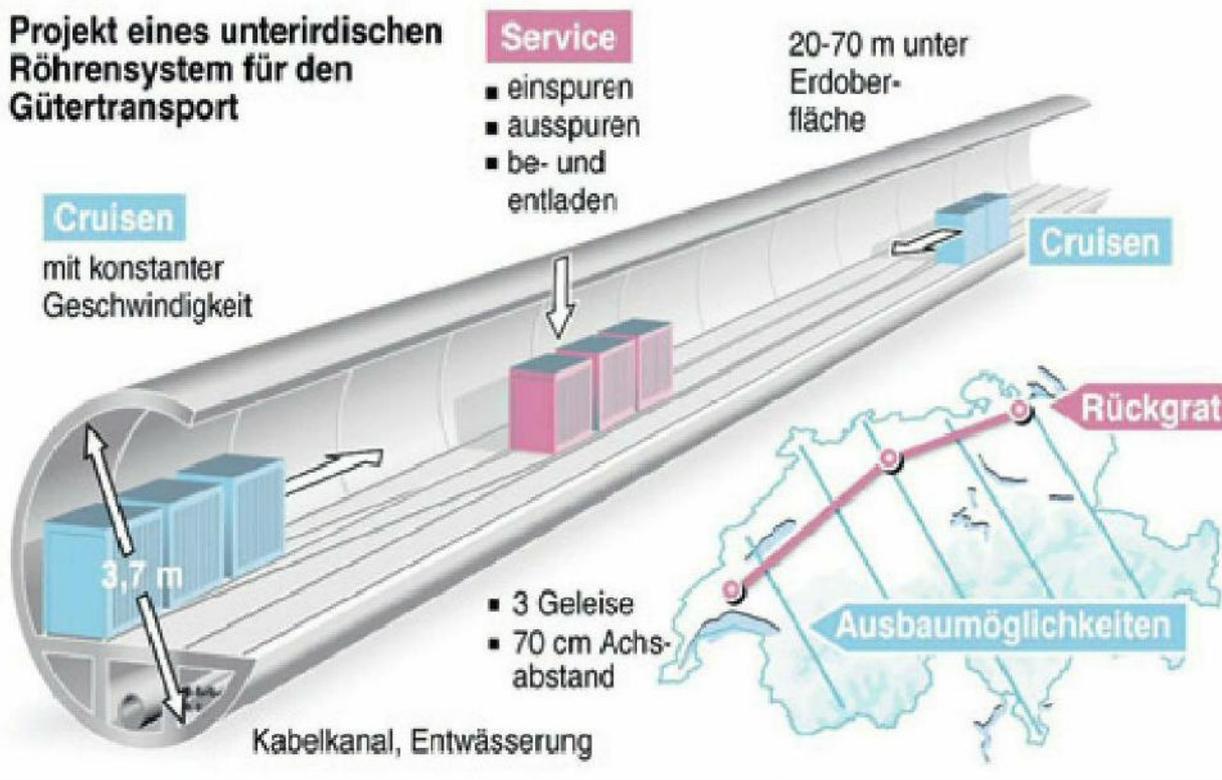
Service

- einspuren
- ausspuren
- be- und entladen

20-70 m unter Erdoberfläche

Cruisen

mit konstanter Geschwindigkeit



Cruisen

Rückgrat

Ausbaumöglichkeiten

- 3 Geleise
- 70 cm Achs-
abstand

Kabelkanal, Entwässerung

Von der Ostschweiz in die Westschweiz: In einer unterirdischen Röhre wollen die Unterstüzer des Projekts «Swiss CargoTube» Güter künftig umweltschonend und quer durchs Land transportieren.

Grafik sda

In unterirdischen Röhren sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss CargoTube». Promotor ist der Verein PPP Schweiz. Erstes Ziel ist eine Vorstudie.

Brugg. – «Swiss CargoTube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches

Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz gestern in Brugg. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten.

Die innovative «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach den Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse einer Europalette – 0,8 x 1,2 Meter – sollen sich mit 60 bis 80 Ki-



Argus Ref 35229510

lometern pro Stunde bewegen. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Von der Ost- in die Westschweiz

Zu den Kosten des Projektes äusseren sich die Promotoren nur vage. Sie rechnen damit, dass ein Meter Tunnelbau 20 000 Franken kosten würde. Der standardisierte Bau der Röhre führe jedoch zu viel geringeren Kosten als die Errichtung eines Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es.

Im Vordergrund steht für die Initiatoren zunächst der Bau eines 240 Kilometer langen Tunnels zwischen der Ost- und Westschweiz. Dafür wären Investitionen von rund fünf Milliarden Franken notwendig, hochgerechnet auf der Basis des Preises für einen Meter Tunnel. Der Zeitplan der Promotoren ist ehrgeizig. «Swiss CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

Von einem «Förderband quer durch die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz. Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die

Geschwindigkeit das Qualitätskriterium. Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», sagte Klöti. Es gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen.

Die Idee von «Swiss CargoTube» war 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden.

Projekt anstossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein. «Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen», sagte Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss CargoTube» komme allerdings nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

Der 2006 gegründete Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership (PPP). Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. (sda)