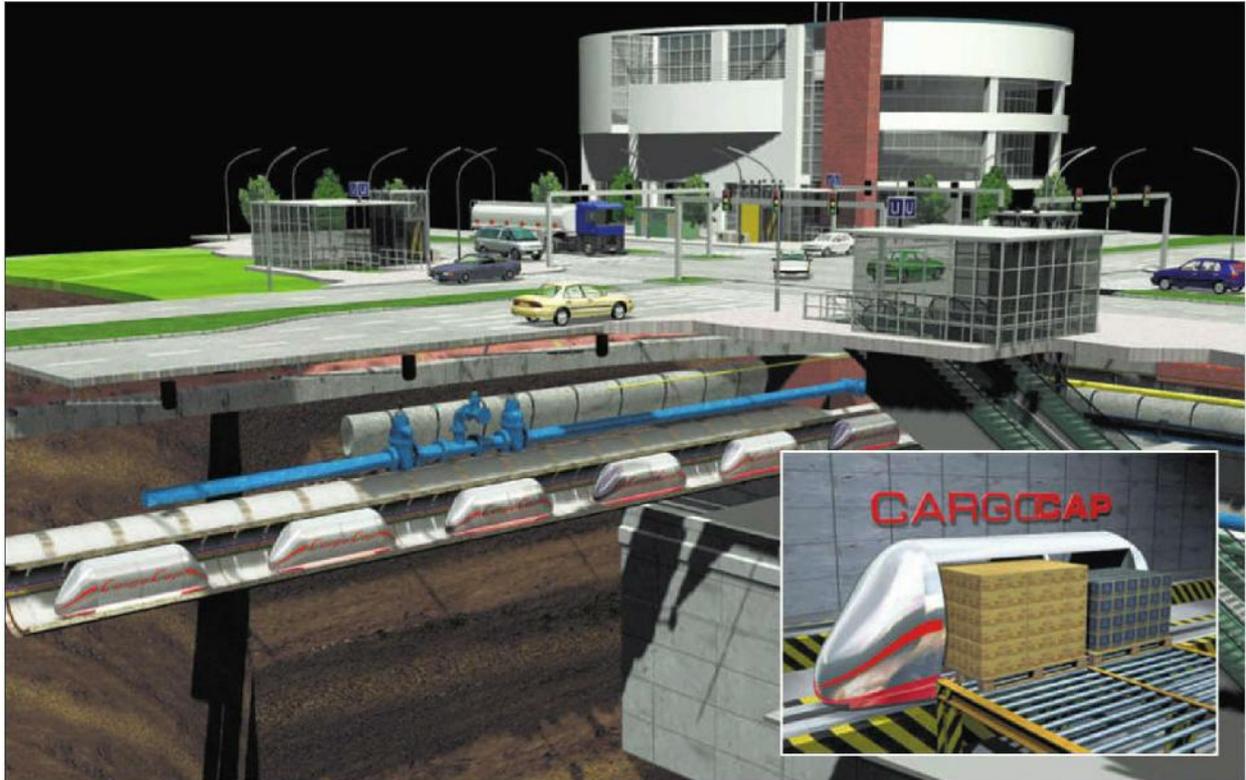


Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230366

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

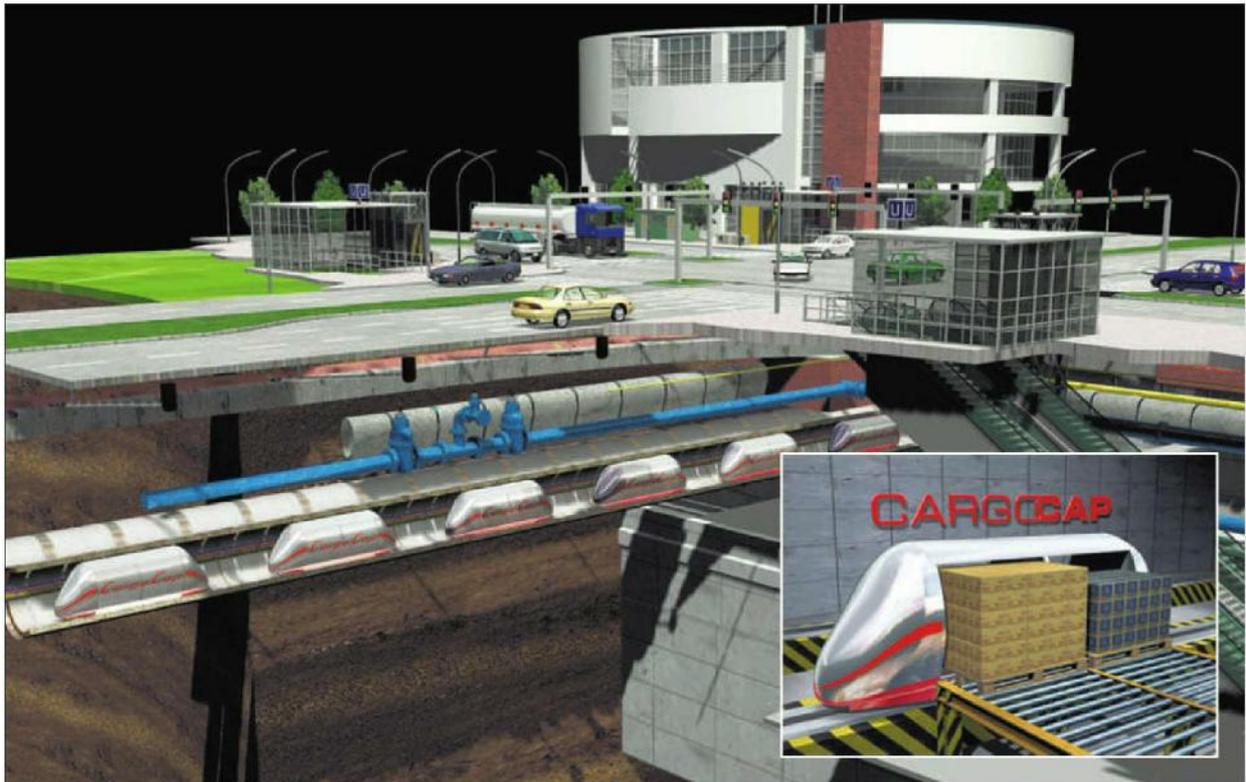
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230369

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

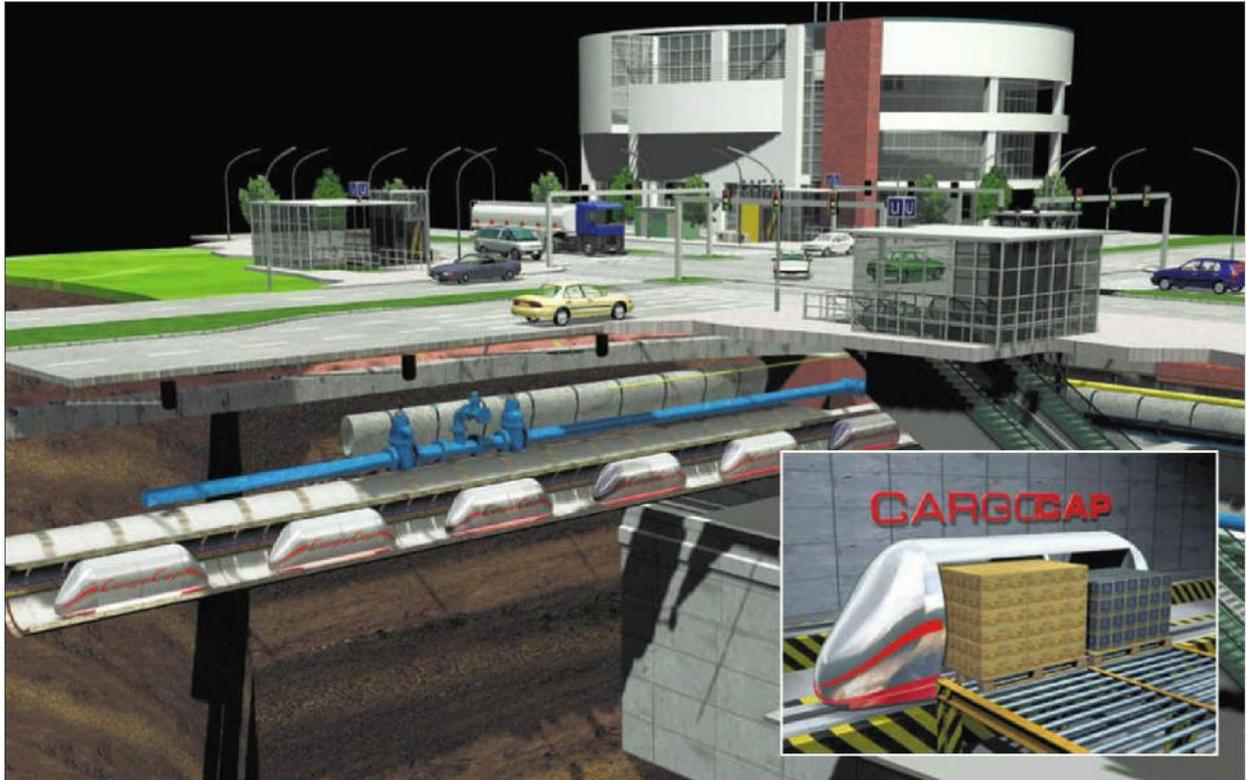
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230371

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

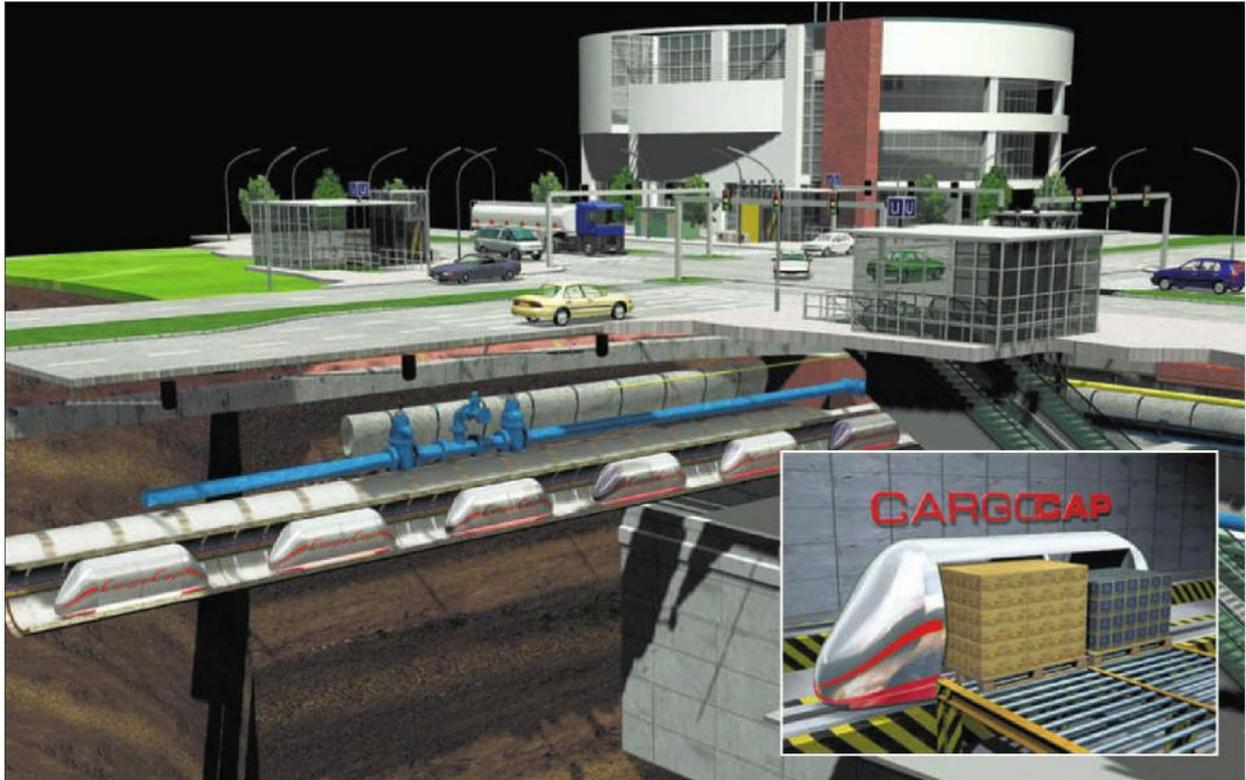
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230367

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

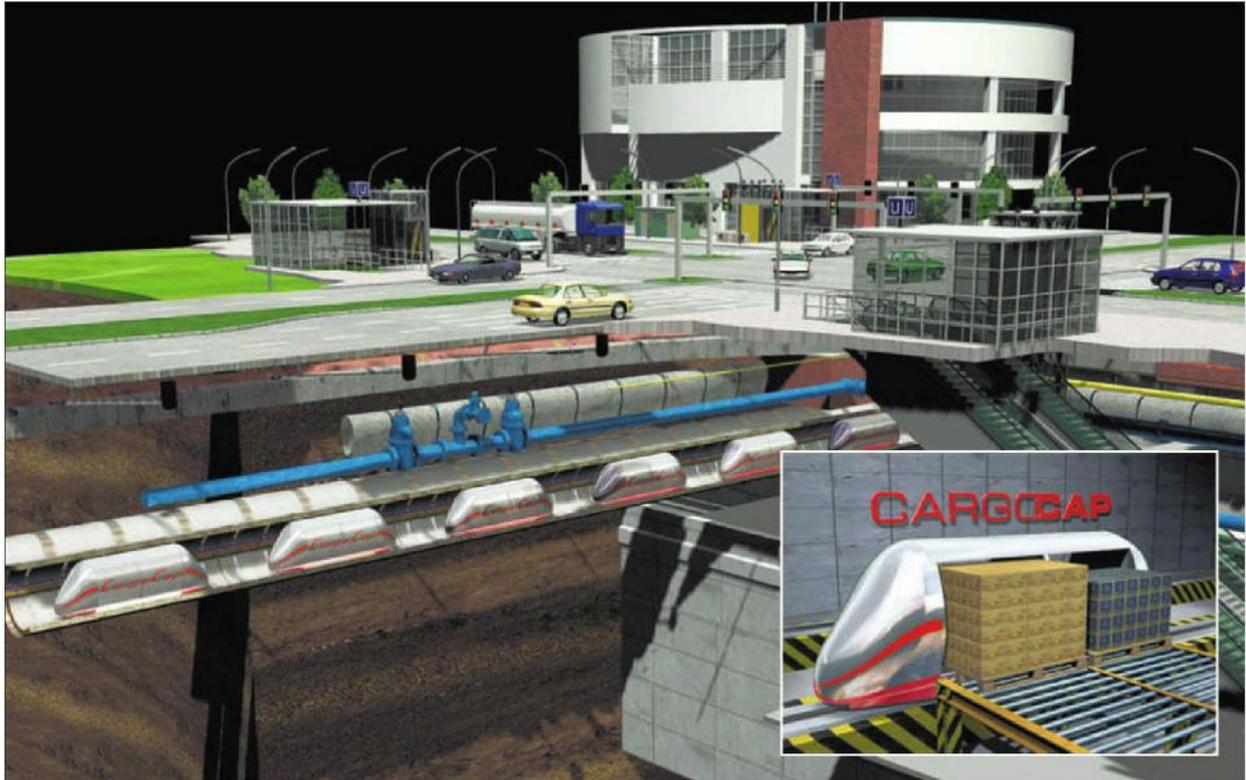
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230370

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

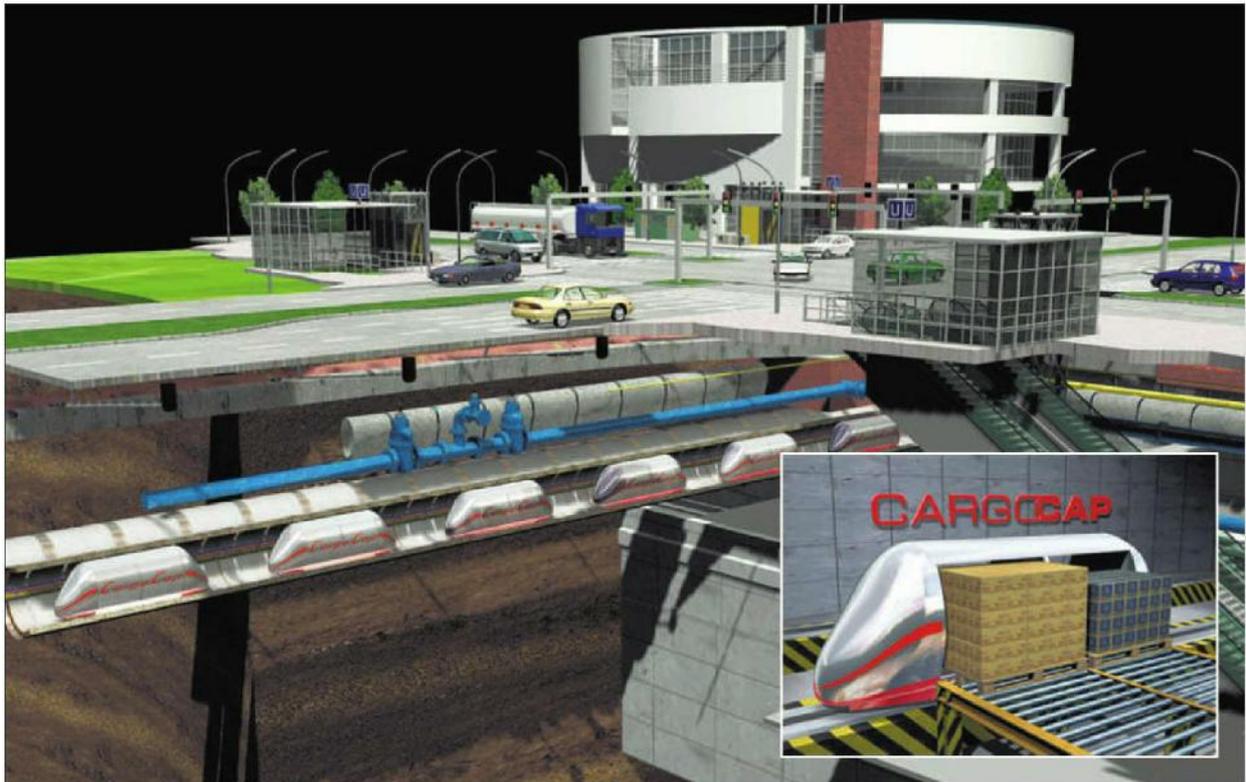
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

Zwei-Röhren-Projekt für die Schweiz

Güter sollen in U-Bahn rollen



So könnte das Beladen der vollautomatischen Güter-U-Bahn (rechtes Bild) und der Transport unter den Schweizer Strassen aussehen – im Bild das deutsche Projekt CargoCap, das etwas weiter ist als das Schweizer Projekt CargoTube.

BILDER ZVG

Statt auf Schiene und Strasse sollen Güter in einem Röhrensystem durch die Schweiz transportiert werden. Pläne gibts, Geldgeber noch nicht.

VON FELIX STRAUMANN

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

Vollautomatisch und führerlos

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 herfahren. An einzelnen Stationen könnten die Fahrzeuge auf einem dritten Gleis be- und entladen werden. In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen: Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und, ausgehend von



Argus Ref 35230368

diesen, weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Verteilnetz.

Pilotanlage in 3 bis 5 Jahren

«Wir brauchen neue Transport- und Logistikkonzepte. Das heutige System stösst an seine Grenzen», sagt Martin Klöti. Der Kulturingenieur und FHNW-

«Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

*GUIDO GRÜTTER ZUR FRAGE,
WANN DIE U-BAHN ROLLT*

Professor ist eine 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 CargoTube 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 drei bis fünf Jahren eine Pilotanlage haben», sagt Klöti.

Kurze Realisierungszeiten

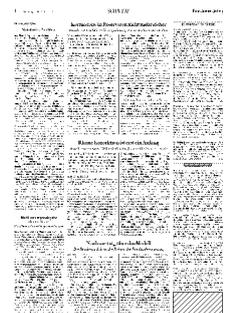
Sparen wollen die Macher von CargoTube dank kurzer Realisierungszeiten. Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

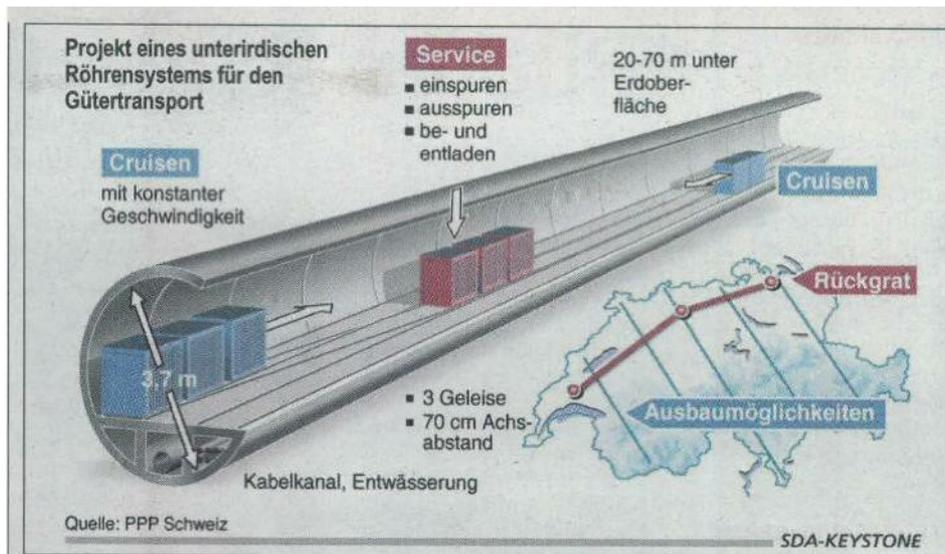
EXPRESS

- ▶ Die erste Röhre ist für St. Gallen–Genf geplant, eine zweite für Basel–Chiasso.
- ▶ Post, SBB, Bund und Wirtschaft sollen dabei mithelfen.

KURZMELDUNGEN

Unterirdisches Gütertransportsystem geplant. 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. Die «Rohrpost» für den Gütertransport soll gemäss dem Verein aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube) bestehen. Die Vorteile von «Swiss Cargo Tube» lägen auf der Hand, hiess es. Das Transportsystem sei «zuverlässig, umweltfreundlich und wirtschaftlich». (sda)





Rohrpost durch ganze Schweiz

Verein plant Tunnel für Gütertransport zwischen Genf und St. Gallen

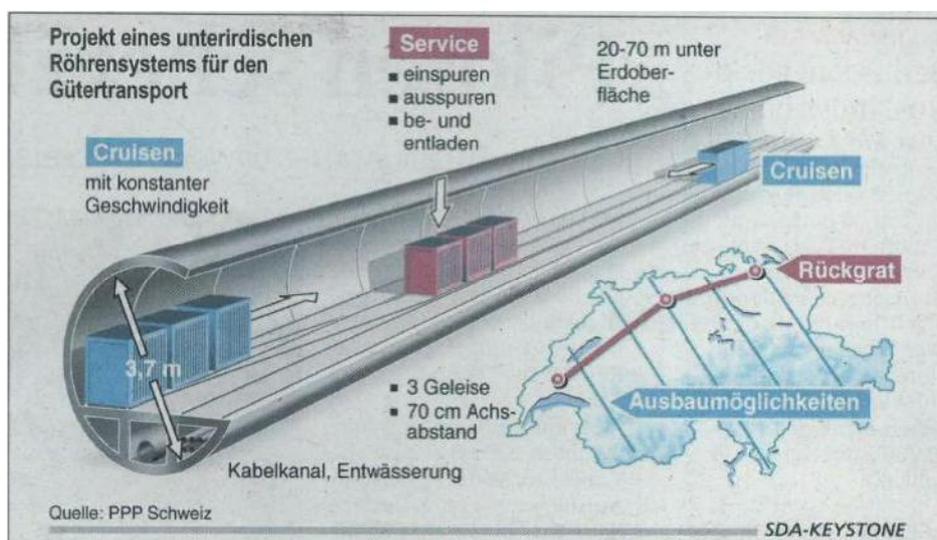
BRUGG AG. Ab durch die Röhre: Geht es nach dem Verein PPP Schweiz, soll in 10 bis 15 Jahren eine Transportröhre St. Gallen mit Genf verbinden. Gestern stellte der

Verein das «Swiss Cargo Tube»-Projekt in Baar vor. Selbstfahrende Container sollen dabei den Gütertransport übernehmen und Strassen und Schienen entlasten. Ein

240 Kilometer langer Tunnel würde Ost und West verbinden. Die Röhre kostete fünf Milliarden Franken. Die Idee entstand 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz. **SDA**



Argus Ref 35233721



Rohrpost durch ganze Schweiz

Verein plant Tunnel für Gütertransport zwischen Genf und St. Gallen

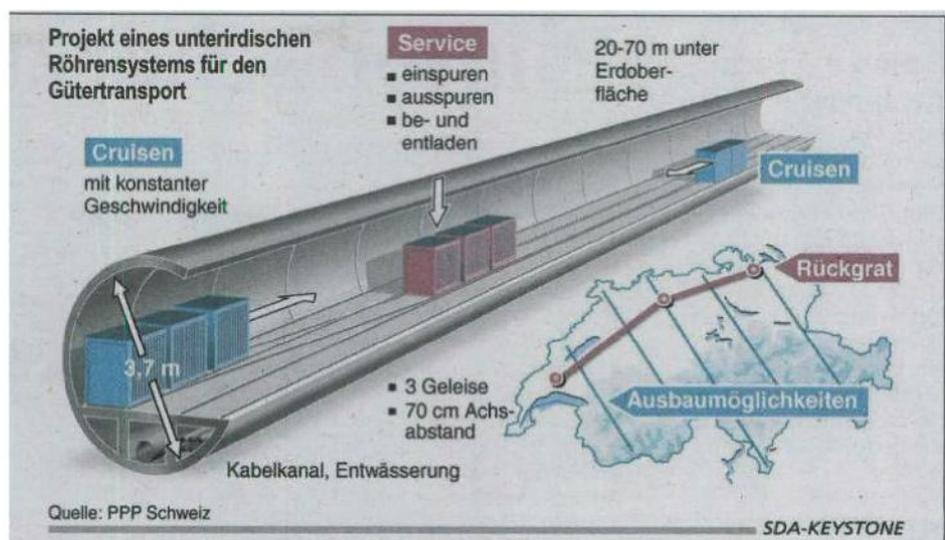
BRUGG AG. Ab durch die Röhre: Geht es nach dem Verein PPP Schweiz, soll in 10 bis 15 Jahren eine Transportröhre St. Gallen mit Genf verbinden. Gestern stellte der

Verein das «Swiss Cargo Tube»-Projekt in Baar vor.

Selbstfahrende Container sollen dabei den Gütertransport übernehmen und Strassen und Schienen entlasten. Ein

240 Kilometer langer Tunnel würde Ost und West verbinden. Die Röhre kostete fünf Milliarden Franken. Die Idee entstand 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz. **SDA**





Rohrpost durch ganze Schweiz

Verein plant Tunnel für Gütertransport zwischen Genf und St. Gallen

BRUGG AG. Ab durch die Röhre: Geht es nach dem Verein PPP Schweiz, soll in 10 bis 15 Jahren eine Transportröhre St. Gallen mit Genf verbinden. Gestern stellte der

Verein das «Swiss Cargo Tube»-Projekt in Baar vor.

Selbstfahrende Container sollen dabei den Gütertransport übernehmen und Strassen und Schienen entlasten. Ein

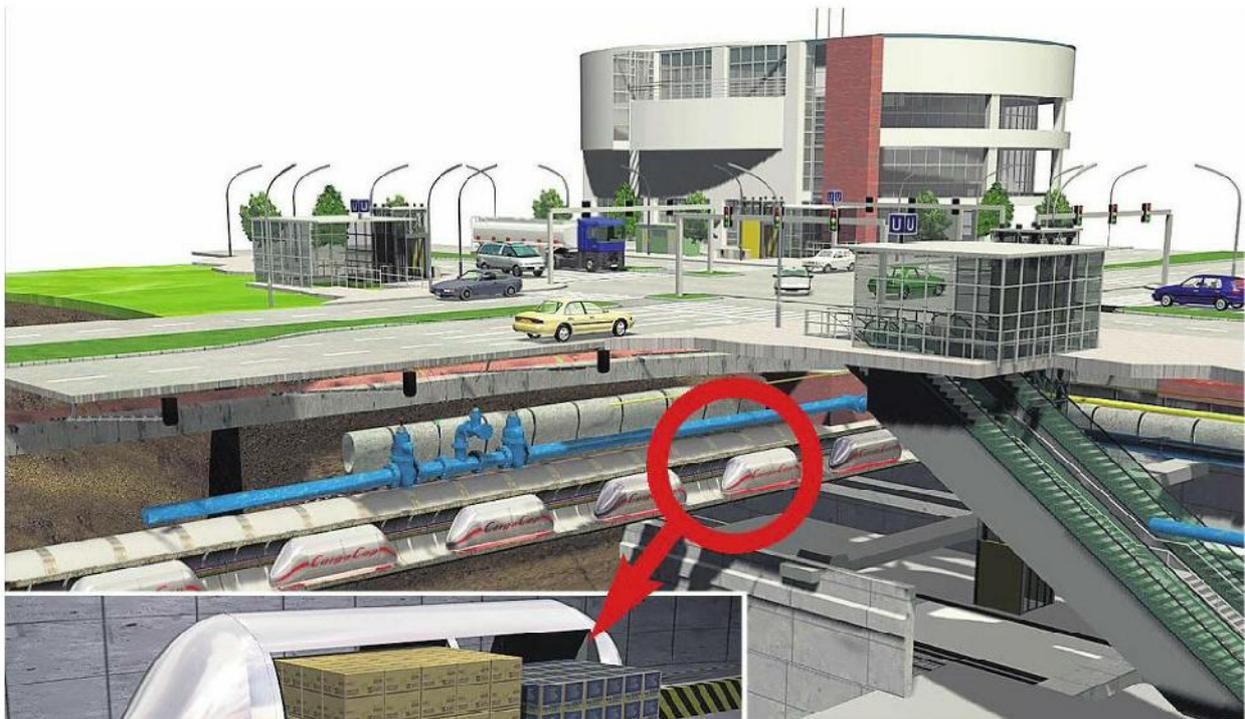
240 Kilometer langer Tunnel würde Ost und West verbinden. Die Röhre kostete fünf Milliarden Franken. Die Idee entstand 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz. **SDA**



Argus Ref 35231380

Tunnel quer durch die Schweiz

Ein unterirdisches Förderband für Güter soll Strassen und Schienen entlasten



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

FELIX STRAUMANN

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

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.

In einer späteren Phase sollen weitere Tunnels hinzukommen:

Querverbindungen in nord-südlicher Richtung und ausgehend von diesen weitere Verästelungen. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes



Argus Ref 35235790

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 realisie-

ren. «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.»

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.



Tunnel quer durch die Schweiz

Ein unterirdisches Förderband für Güter soll Strassen und Schienen entlasten



VORBILD AUS DEUTSCHLAND In einem Tunnel-system transportieren vollautomatische Fahr-zeuge genormte Palette mit Gütern. Links: Eine Entladestation. Die Visualisierung stammt von der deutschen Firma Cargo Cap. Dieses Unter-nehmen 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 35233193

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.»

Unterirdische Rohrpost für Güter

BERN. In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» lanciert der Verein PPP Schweiz. «Swiss CargoTube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre. Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. (sda)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant

Brugg-Windisch. - Eine Art unterirdisches Rohrpostsystem für Pakete soll quer durch die ganze Schweiz führen und damit das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte auf der Schiene wie auf der Strasse eindämmen. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft für das Projekt Cargo-Tube, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Baufirma Implenia hat die Kosten für einen Tunnel von St. Gallen nach Genf und einen zweiten von Basel nach Chiasso auf 15 Milliarden Franken veranschlagt. (AP)



116 SF 1 TXT 14.05.09 06:38:12

Güter sollen unter die Erde

Inland 13.05.09 13:22

Güter sollen unter die Erde
Gütertransporte in einem unterirdischen
Röhrensystem quer durch die Schweiz:
Das schwebt dem Verein PPP Schweiz vor.
Die Vision einer solchen "Rohrpost"
für Güter nennt sich "Swiss CargoTube".

Die Tunnelröhre soll 20 bis 60 m tief
im Boden liegen und einen Durchmesser
von 4 m haben. Das System soll Strasse
und Schiene entlasten. Die selbstfah-
renden Wagen würden richtungsgetreunt
mit mittlerer Geschwindigkeit fahren.
Ein drittes Gleis soll demnach zum
Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Ziel sind nun die Bildung einer breiten
Trägerschaft sowie Studie u.a. zur po-
litischen und technischen Machbarkeit.

116 SFzwei TXT 14.05.09 07:34:47

Güter sollen unter die Erde

Inland 13.05.09 13:22

Güter sollen unter die Erde
Gütertransporte in einem unterirdischen
Röhrensystem quer durch die Schweiz:
Das schwebt dem Verein PPP Schweiz vor.
Die Vision einer solchen "Rohrpost"
für Güter nennt sich "Swiss CargoTube".

Die Tunnelröhre soll 20 bis 60 m tief
im Boden liegen und einen Durchmesser
von 4 m haben. Das System soll Strasse
und Schiene entlasten. Die selbstfah-
renden Wagen würden richtungsgetreunt
mit mittlerer Geschwindigkeit fahren.
Ein drittes Gleis soll demnach zum
Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Ziel sind nun die Bildung einer breiten
Trägerschaft sowie Studie u.a. zur po-
litischen und technischen Machbarkeit.

113 tsr1 TXT 14.05.09 08:44:30

Projet futuriste pour les marchandises

Suisse 13.05.09 16:32

Projet futuriste pour les marchandises
Une révolution se prépare peut-être en Suisse dans le transport de marchandises. L'idée de construire un tube de chemin de fer souterrain traversant le pays pour décongestionner le trafic cargo est étudiée. Des experts se sont penchés mercredi sur la faisabilité de ce projet baptisé Swiss Cargo Tube.

Ce système de transport entièrement automatisé se veut fiable, rapide et respectueux de l'environnement.

Swiss Cargo Tube se compose d'un tunnel de 4 mètres de diamètre, situé de 20 à 60 mètres de profondeur. Des wagons automatiques pourraient y circuler dans les deux sens sur des voies séparées.

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.



Röhren durch die Schweiz



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

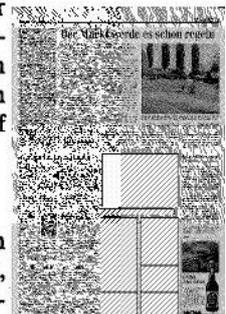
BRUGG – «Swiss Cargo Tube» sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz, gestern vor den Medien in Brugg AG. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten. Die «Rohrpost» 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 Kilo-

meter 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 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 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 die Schweiz» sprach Martin Klöti, Leiter Institut für Geistes- und Natur-





Verein PPP Schweiz

wissenschaften 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)

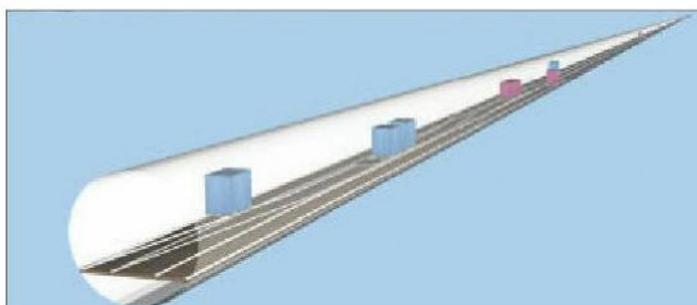
Révolutionnaire, l'idée d'un réseau de trains de marchandises souterrain fait surface

TECHNOLOGIE

Un projet de chemin de fer souterrain traversant le pays pour décongestionner le trafic cargo est à l'étude.

Une révolution se prépare peut-être dans le transport de marchandises en Suisse, avec le projet Swiss Cargo Tube. Lancé par l'Association de partenariat public privé PPP Suisse, ce projet n'est encore qu'une ébauche. Mais ses promoteurs y croient. «Swiss Cargo Tube n'est qu'une vision, mais nous estimons qu'elle a de bonnes chances de se réaliser», affirme Guido Grütter, membre du comité de l'Association PPP Suisse. Fiable, rapide, respectueux de l'environnement: les avantages ne manquent pas.

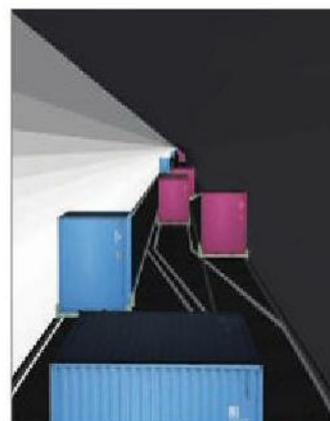
L'idée est née en 2001 à la Haute Ecole spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse, puis a été examinée par des spécialistes des transports, de la logistique et de la finance. Swiss Cargo Tube se composerait d'un tunnel de quatre mètres de diamètre, percé à plus de 20 mètres de



profondeur. Des wagons automatiques pourraient y circuler dans les deux sens.

«Besoin de visions»

Selon Guido Grütter, dans la conjoncture actuelle, «la Suisse a besoin de visions pour avancer». L'objectif est désormais de réunir le plus rapidement possible un large groupe d'acteurs pour des études sur la faisabilité économique, politique et technique. Des représentants de la Poste, des CFF, de l'Office fédéral des routes, des secteurs du bâtiment et de la logistique ainsi que des Hautes Ecoles spécialisées ont discuté hier de ce projet. (ats)



Swiss Cargo Tube. Le projet n'est encore qu'une ébauche. (KEYSTONE/2009)



Träger gesucht

Swiss CargoTube

Brugg - Windisch. – (AP) Eine Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz soll gemäss einer Vision das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte in Zukunft entlasten. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft, wie der Verein PPP am Mittwoch zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab.

Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene würden bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Trotz optimierter Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur und punktueller Netzergänzungen sei die gewünschte Zuverlässigkeit des freien Güterverkehrs in naher Zukunft infrage gestellt, schreibt der Verein. Die an der Fachtagung Brugg-Windisch von Vertretern der Post, den SBB und des Bundesamtes für Strassen diskutierte Vision der Swiss CargoTube soll das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte reduzieren, wie der Verein PPP bekannt gab. Die Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt. So lägen die Vorteile auf der Hand. Das System wäre zuverlässig, schnell, umweltfreundlich, flexibel und wirtschaftlich. Gerade im heutigen Umfeld seien Visionen notwendig, um die Schweiz voranzubringen.

Ziel sei es nun, baldmöglichst eine breite Trägerschaft zu finden, welche konkrete Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit von Swiss CargoTube realisiere.

Die Idee von Swiss Cargo Tube war 2001 in der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden und in einem losen Netzwerk von Verkehrs-, Logistik- und Finanzexperten zu einer Vision verdichtet worden. Swiss Cargo Tube besteht aus einem unterirdischen, rund 20 bis 60 Meter tief gelegenen Tunnelrohr von zirka vier Metern Durchmesser. Selbstfahrende Wagen sollen richtungsgetreunt mit konstanter mittlerer Geschwindigkeit verkehren. Ein drittes Gleis diene in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter, welche die Güter aufnehmen würden. Als leistungsfähige Verbindung der Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten-Oensingen und in der Westschweiz stellt Swiss CargoTube das Rückgrat der gegenwärtigen Güterströme auf der Ost-West-Hauptachse dar.

Um letztlich die ganze Fläche der Schweiz zu erschliessen, werden mittelfristig von der Hauptachse Querverbindungen und von diesen wiederum Schächte in die Tiefe der Täler ausgehen müssen. Das so entstehende Netz soll in der Lage sein, die Güterlogistik zu revolutionieren, schreibt der Verein.



Gütertransport Idee einer «Röhrenpost» für Güter als neues Transportsystem

Förderband durch Schweiz?



Die graphische Darstellung einer Kapsel von Cargo Cap mit Platz für zwei Europaletten und die Skizze einer Transportröhre. (Visaplan GmbH)

In Brugg wurde die Vision der «Swiss Cargo-Tuobe» vorgestellt, eine mögliche Entlastung für Strasse und Schiene.

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. Dieser Verein setzt auf Public Private Partnership (PPP). Ihm gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an. 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 am Mittwoch vor den Medien in Brugg AG. Das «revolutionäre System» solle Strasse

und Schiene entlasten.

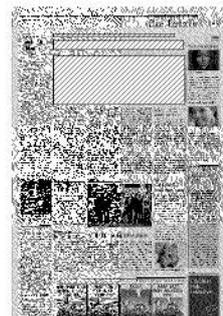
Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter 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.

Tunnel durch Mittelland

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 Eisenbahntunnels für den Personen- und Güterverkehr, hiess es. Im Vordergrund stehe der Bau eines 240 Kilometer

langen Tunnels zwischen der Ost- und der Westschweiz. Dafür wären schätzungsweise Investitionen von rund 5 Milliarden Franken notwendig.

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



Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

Modell in Deutschland

Das Vorbild des unterirdischen Transportsystems «Swiss Cargo Tube» dreht in Deutschland als Modell im Massstab von 1:2 auf einer 125 Meter langen Strecke die Runden. Am System Cargo Cap wird in Deutschland seit 1998 geforscht. Der wissenschaftliche Betrieb einer ovalen Modellstrecke auf einem Kraftwerksgelände in Bochum sei 2006 aufgenommen worden, sagte Robert Stein von der Cargo Cap GmbH am Mittwoch vor den Medien in Brugg AG. Die Transportbehälter, einer überdimensionierten Pille gleichende Caps, sollen gemäss Konzept 24 Stunden am Tag in einem verzweigten Fahrrohrleitungsnetz fahren. Der Durchmesser der Rohre solle 2 Meter betragen. (sda)