

Inhaltsverzeichnis 14.05.2009

Lieferschein-Nr.: 4754982
 Abo-Nr.: 1081047
 Themen-Nr.: 350.4
 Ausschnitte: 91
 Folgeseiten: 48
 Total Seitenzahl 139

Verein PPP
 c/o Heinz Gut & Partner AG
 Herr Heinz Gut
 Fraumünsterstrasse 19
 Postfach 2348
 8022 Zürich

	Auflage	Seite
14.05.2009 20 Minuten Basel <i>Unterirdischer Gütertransport</i>	100'426	1
14.05.2009 20 Minuten Bern <i>Unterirdischer Gütertransport</i>	124'475	2
14.05.2009 20 Minuten Luzern <i>Unterirdischer Gütertransport</i>	51'895	3
14.05.2009 20 Minuten St. Gallen <i>Unterirdischer Gütertransport</i>	54'044	4
14.05.2009 20 Minuten Zürich <i>Unterirdischer Gütertransport</i>	198'778	5
14.05.2009 24 Heures Lausanne <i>Un projet de train souterrain fait surface</i>	40'561	6
14.05.2009 24 Heures Régions <i>Un projet de train souterrain fait surface</i>	45'639	7
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Aarau-Niederamt <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	8
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Baden-Wettingen-Zurzach <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	10
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Brugg-Windisch <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	12
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Frick-Laufenburg-Rheinf.-Möhlin <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	14
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Gesamt Regio <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	102'393	16
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Lenzburg-Seetal <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	18
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Wohlen-Muri-Bremg.-Mutschellen <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	20
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Wynental-Suhrental-Zofingen <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	22
14.05.2009 Aargauer Zeitung / Zurzach-Aaretal <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	siehe Gesamt	24
14.05.2009 Anzeiger von Uster <i>Förderband durch Schweiz?</i>	9'046	26
14.05.2009 Basellandschaftliche Zeitung <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	21'701	28
14.05.2009 Basler Zeitung <i>In der Röhre geht die Post ab</i>	93'324	30

		Auflage	Seite
14.05.2009	Basler Zeitung <i>PPP Schweiz</i>	93'324	31
14.05.2009	Basler Zeitung <i>Pipelines für den Gütertransport</i>	93'324	32
14.05.2009	Berner Oberländer <i>Die Swissmetro für Güter</i>	23'079	34
14.05.2009	Berner Rundschau <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	4'416	35
14.05.2009	Berner Zeitung / Burgdorf und Emmental <i>Die Swissmetro für Güter</i>	19'604	37
14.05.2009	Berner Zeitung / Langenthal+Obereaargau <i>Die Swissmetro für Güter</i>	9'049	38
14.05.2009	Berner Zeitung / Stadt+Region Bern/Süd <i>Die Swissmetro für Güter</i>	44'583	39
14.05.2009	Berner Zeitung / Stadt+Region Bern/Nord <i>Die Swissmetro für Güter</i>	29'677	40
14.05.2009	Bote der Urschweiz <i>Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz</i>	15'136	41
14.05.2009	Bündner Tagblatt <i>Förderband quer durch die Schweiz</i>	10'567	43
14.05.2009	Der Bund <i>Vision für Gütertransport</i>	56'295	44
14.05.2009	Der Landbote <i>Röhren durch die Schweiz</i>	34'670	45
14.05.2009	Die Südostschweiz / Gaster und See <i>Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz</i>	5'026	47
14.05.2009	Die Südostschweiz / Glarus <i>Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz</i>	8'492	49
14.05.2009	Die Südostschweiz / Graubünden <i>Güter-«Rohrpost» quer durch die Schweiz</i>	36'629	51
14.05.2009	Freiburger Nachrichten <i>Neue Idee: Eine Swissmetro für Güter</i>	16'876	53
14.05.2009	Grenchner Tagblatt <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	4'736	54
14.05.2009	La Liberté <i>Un souterrain révolutionnaire en projet</i>	38'801	56
14.05.2009	Langenthaler Tagblatt <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	5'825	58
14.05.2009	Le Courrier Genève <i>Un souterrain révolutionnaire en projet</i>	8'902	60
14.05.2009	Le Matin Bleu Genève <i>Et si on enterrait les trains de marchandises?</i>	84'051	62
14.05.2009	Le Matin Bleu Lausanne <i>Et si on enterrait les trains de marchandises?</i>	146'822	63
14.05.2009	Le Temps <i>Brèves</i>	45'927	64
14.05.2009	L'Hebdo <i>SWISSMETRO POURRAIT RENAÎTRE EN CORÉE</i>	46'644	65
14.05.2009	Liechtensteiner Vaterland <i>Eine Rohrpost gegen den Stau</i>	10'542	69
14.05.2009	Neue Luzerner Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	85'546	71
14.05.2009	Neue Nidwaldner Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	9'223	73
14.05.2009	Neue Obwaldner Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	6'054	75
14.05.2009	Neue Schwyzer Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	3'883	77

		Auflage	Seite
14.05.2009	Neue Urner Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	4'373	79
14.05.2009	Neue Zuger Zeitung <i>Güter sollen in U-Bahn rollen</i>	20'075	81
14.05.2009	Neue Zürcher Zeitung <i>KURZMELDUNGEN</i>	131'671	83
14.05.2009	News / Basel <i>Rohrpost durch ganze Schweiz</i>	42'000	84
14.05.2009	News / Bern <i>Rohrpost durch ganze Schweiz</i>	60'000	85
14.05.2009	News / Zürich <i>Rohrpost durch ganze Schweiz</i>	100'000	86
14.05.2009	Oltner Tagblatt <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	16'362	87
14.05.2009	Solothurner Tagblatt <i>Die Swissmetro für Güter</i>	9'982	89
14.05.2009	Solothurner Zeitung <i>Tunnel quer durch die Schweiz</i>	24'117	90
14.05.2009	St. Galler Tagblatt / Stammausgabe <i>Unterirdische Rohrpost für Güter</i>	31'880	92
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Gesamt <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	216'495	93
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Stadt Zürich <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	siehe Gesamt	94
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Zürcher Oberland <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	siehe Gesamt	95
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Zürcher Unterland <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	siehe Gesamt	96
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Zürichsee linkes Ufer <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	siehe Gesamt	97
14.05.2009	Tages-Anzeiger / Zürichsee rechtes Ufer <i>Päckli-Tunnels für die ganze Schweiz geplant</i>	siehe Gesamt	98
14.05.2009	Teletext / Swiss TXT SF 1 <i>Güter sollen unter die Erde</i>	Keine Angabe	99
14.05.2009	Teletext / Swiss TXT SF 2 <i>Güter sollen unter die Erde</i>	Keine Angabe	100
14.05.2009	Teletext / Swiss TXT TSR 1 <i>Projet futuriste pour les marchandises</i>	Keine Angabe	101
14.05.2009	Thuner Tagblatt <i>Die Swissmetro für Güter</i>	24'807	102
14.05.2009	Thurgauer Zeitung <i>Röhren durch die Schweiz</i>	34'805	103
14.05.2009	Tribune de Genève <i>Révolutionnaire, l'idée d'un réseau de trains de marchandises souterrain fait su ...</i>	58'952	105
14.05.2009	Walliser Bote <i>Träger gesucht</i>	25'885	106
14.05.2009	Zürcher Oberländer <i>Förderband durch Schweiz?</i>	29'633	107
14.05.2009	Zürcher Unterländer <i>Förderband durch Schweiz?</i>	19'797	109
14.05.2009	Zürichsee-Zeitung / Ausgabe Horgen linkes Ufer <i>Förderband durch Schweiz?</i>	11'338	111
14.05.2009	Zürichsee-Zeitung / Ausgabe Meilen rechtes Ufer <i>Förderband durch Schweiz?</i>	18'990	113
14.05.2009	Zürichsee-Zeitung / Linth Zeitung <i>Förderband durch Schweiz?</i>	9'164	115
14.05.2009	Zürichsee-Zeitung / March Höfe <i>Förderband durch Schweiz?</i>	3'727	117

		Auflage	Seite
14.05.2009	Zürichsee-Zeitung / Sihlthal-Thalwil <i>Förderband durch Schweiz?</i>	1'208	119
13.05.2009	ATS / Agence Télégraphique Suisse SA <i>Remplace</i>	Keine Angabe	121
13.05.2009	ATS / AgenziaTelegrafica Svizzera <i>Rettifica</i>	Keine Angabe	123
13.05.2009	ATS / AgenziaTelegrafica Svizzera <i>Sostituisce</i>	Keine Angabe	124
13.05.2009	SDA / Schweiz. Depeschenagentur <i>Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" - Verein lanciert Idee für "revo ...</i>	Keine Angabe	125
13.05.2009	SDA / Schweiz. Depeschenagentur <i>ZUSAMMENFASSUNG / Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" / Verein lanci ...</i>	Keine Angabe	127
13.05.2009	ATS / AgenziaTelegrafica Svizzera <i>Trasporti Esperti discutono trasporto merci in tubi sotterranei</i>	Keine Angabe	129
13.05.2009	SDA / Schweiz. Depeschenagentur <i>Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" - Verein lanciert Idee für "revo ...</i>	Keine Angabe	130
13.05.2009	AP Associated Press / deutsche Ausgabe <i>- G e s p e r r t bis 12.00 Uhr -</i>	Keine Angabe	132
13.05.2009	Blick am Abend / Basel <i>U-Bahn-Rohrpost</i>	40'000	133
13.05.2009	Blick am Abend / Bern <i>U-Bahn-Rohrpost</i>	50'000	134
13.05.2009	Blick am Abend / Zürich <i>U-Bahn-Rohrpost</i>	120'692	135
13.05.2009	Infos für junge Kaufleute in Aus+Weiterbildung <i>WEGWEISENDE MOBILITÄTSLÖSUNGEN</i>	4'000	136
11.05.2009	Le Temps 13	45'927	139

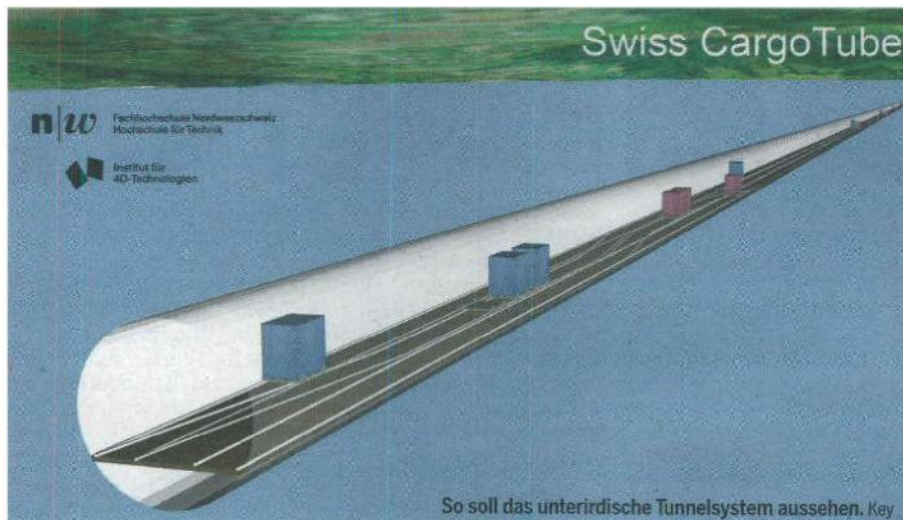
Unterirdischer Gütertransport

BRUGG. 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 gestern zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab. Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene stiessen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Diese Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt.



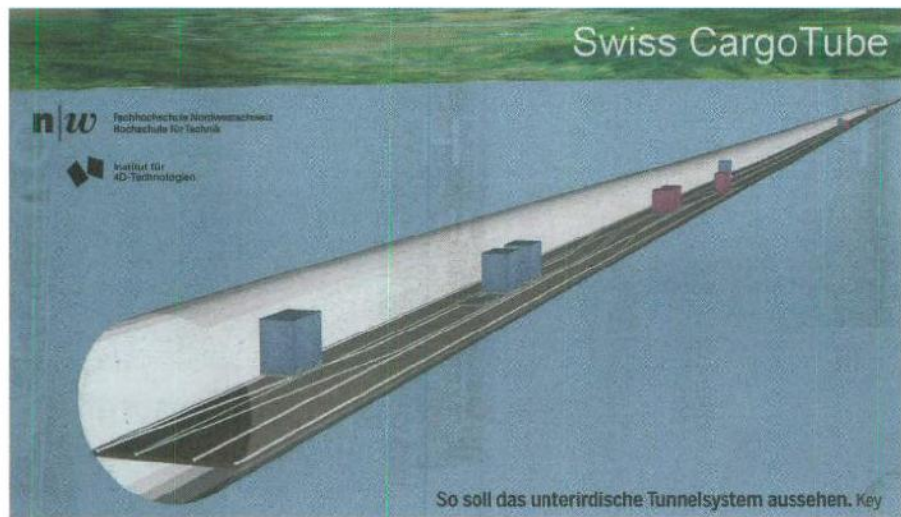
Unterirdischer Gütertransport

BRUGG. 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 gestern zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab. Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene stiessen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Diese Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt.



Unterirdischer Gütertransport

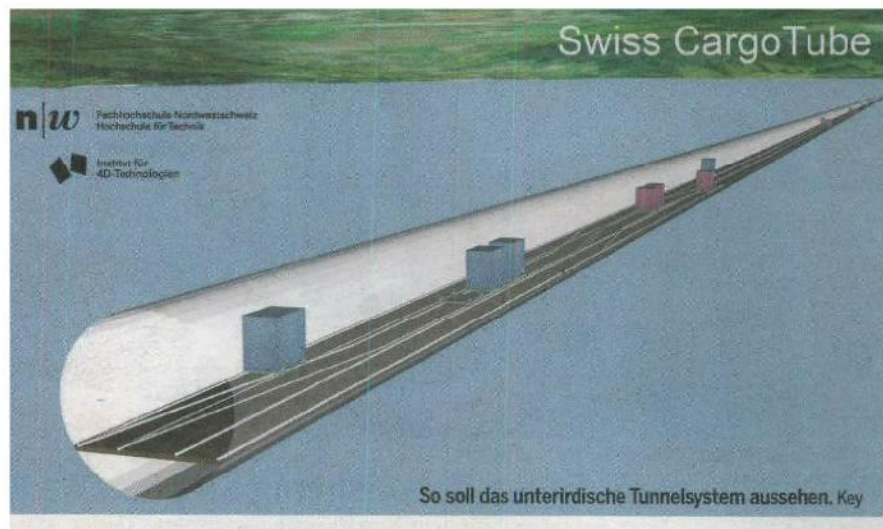
BRUGG. Eine Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz soll gemäss einer Vision das Verkehrsaufkommen im Bereich der Gütertransporte in Zukunft entlasten. Gesucht wird noch eine möglichst breite Trägerschaft, wie der Verein PPP gestern zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab. Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene stiessen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Diese Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt.



Argus Ref 35232775

Unterirdischer Gütertransport

BRUGG. 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 gestern zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab. Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene stiessen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Diese Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt.



Argus Ref 35232364

Unterirdischer Gütertransport

BRUGG. 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 gestern zu einer Fachtagung in Brugg-Windisch bekannt gab. Die Hauptverkehrsträger Strasse und Schiene stiessen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Diese Art unterirdisches Tunnelsystem quer durch die Schweiz sei nur eine Vision. Die Realisierungschancen würden aber positiv eingeschätzt.



Un projet de train souterrain fait surface

RÉVOLUTIONNAIRE

Un chemin de fer sous terre, avec des wagons automatiques qui traverseraient le pays pour décongestionner le trafic cargo en surface? L'idée est sérieusement à l'étude.

Une révolution se prépare peut-être dans le transport de marchandises, 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.

Un tube de quatre mètres

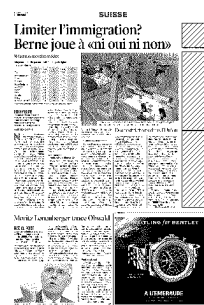
Swiss Cargo Tube se compose d'un tunnel d'environ quatre mètres de diamètre, percé entre 20 et 60 mètres de profondeur. Des

wagons automatiques pourraient y circuler dans les deux sens sur des voies séparées, à une vitesse constante et relativement peu élevée.

Une troisième voie servirait, dans les terminaux, au chargement et au déchargement des conteneurs de marchandises. L'idée est née en 2001 à la Haute Ecole spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse, puis a été affinée par des spécialistes des transports, de la logistique et de la finance.

«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 pouvant réaliser des études préalables concrètes 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 écoles spécialisées ont discuté hier de ce projet. **ATS**



Un projet de train souterrain fait surface

RÉVOLUTIONNAIRE

Un chemin de fer sous terre, avec des wagons automatiques qui traverseraient le pays pour décongestionner le trafic cargo en surface? L'idée est sérieusement à l'étude.

Une révolution se prépare peut-être dans le transport de marchandises, 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.

Un tube de quatre mètres

Swiss Cargo Tube se compose d'un tunnel d'environ quatre mètres de diamètre, percé entre 20 et 60 mètres de profondeur. Des

wagons automatiques pourraient y circuler dans les deux sens sur des voies séparées, à une vitesse constante et relativement peu élevée.

Une troisième voie servirait, dans les terminaux, au chargement et au déchargement des conteneurs de marchandises. L'idée est née en 2001 à la Haute Ecole spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse, puis a été affinée par des spécialistes des transports, de la logistique et de la finance.

«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 pouvant réaliser des études préalables concrètes 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 écoles spécialisées ont discuté hier de ce projet. **ATS**



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



Argus Ref 35231605

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.

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.

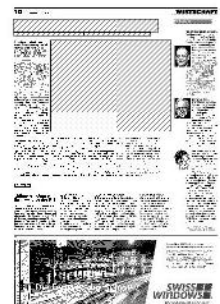
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231606

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.

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.

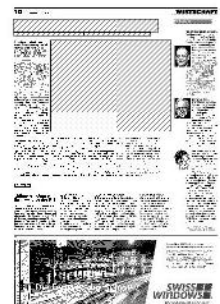
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231607

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.

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.

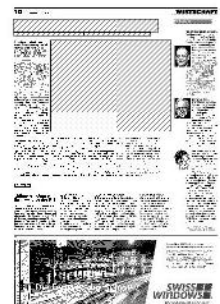
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231611

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.

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.

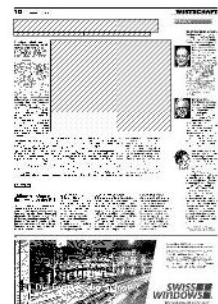
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231604

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.

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.

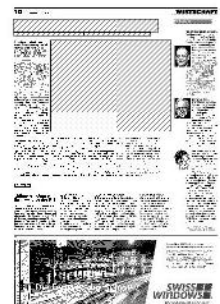
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231608

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.

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.

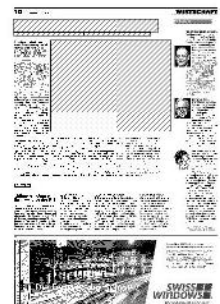
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231610

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.

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.

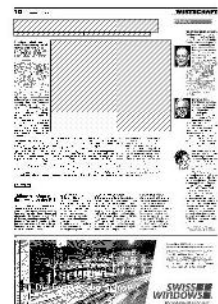
Kurze Realisierungszeiten

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.»

Tunnel quer durch die Schweiz

Ein unterirdisches Förderband für Güter
soll Strassen und Schienen entlasten



Argus Ref 35231609

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.

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.

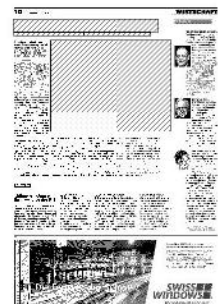
Und bis wann könnte der unterirdische Gütertransport Realität werden? Grütter gibt sich vorsichtig: «Ich hoffe, dass wir es noch erleben werden.»

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



Argus Ref 35231612

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.

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.»

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



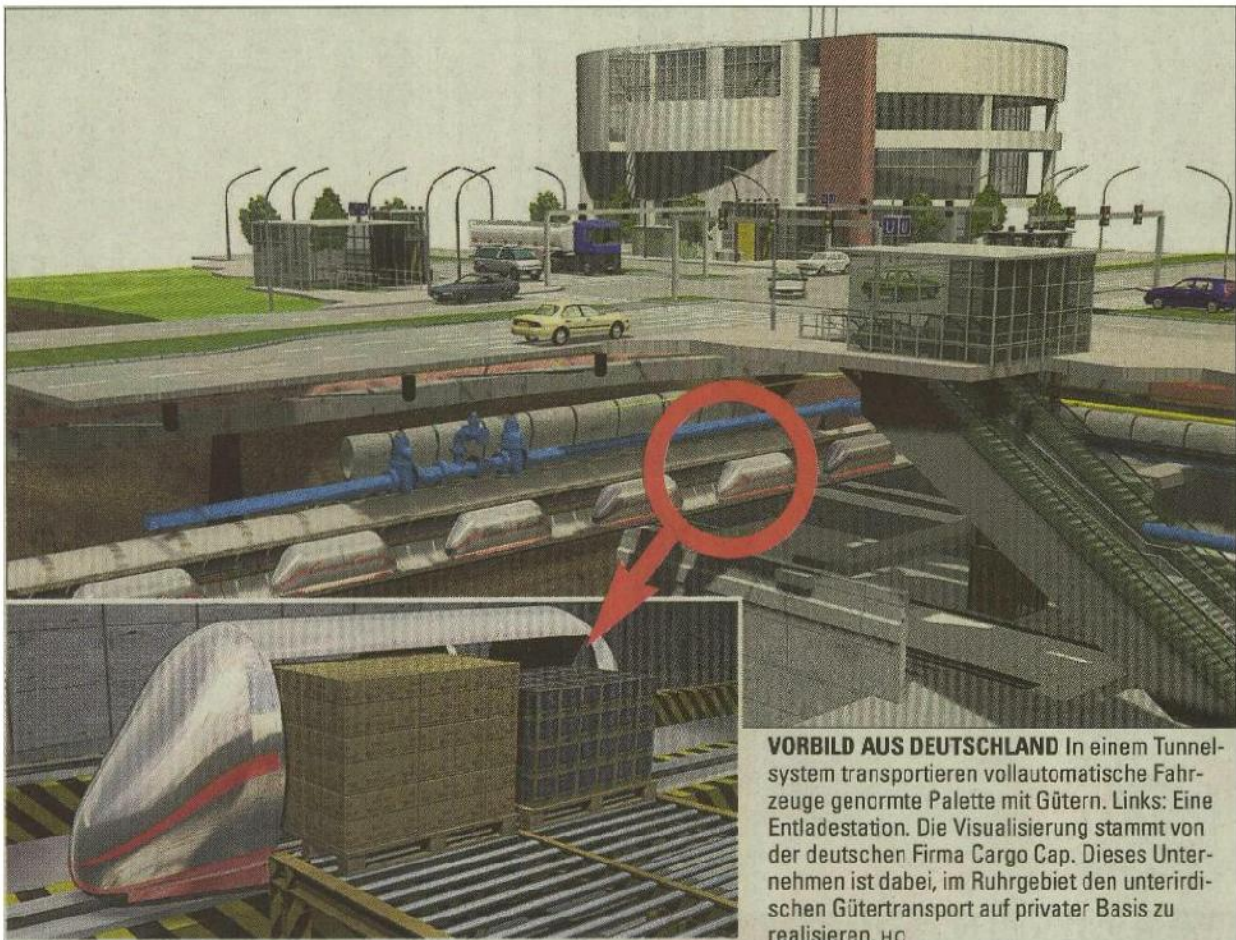
Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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. HC

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

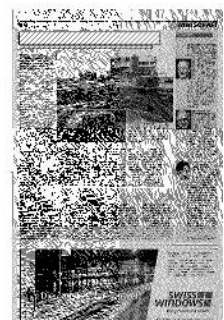
FELIX STRAUMANN

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 Transportfahrzeuge 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



Argus Ref 35233969

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 po-

litischen 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.»

In der Röhre geht die Post ab

Die Vision einer Güter-U-Bahn soll die Güterlogistik revolutionieren

MARTIN MATTER

Ein vollautomatisches Gütertransportsystem in unterirdischen Röhren: Das schlagen Fachleute aus Wirtschaft, Bund und Hochschulen vor. Die Vision Swiss Cargo Tube soll umweltfreundlich und auch finanzierbar sein.

Zuverlässig, schnell, umweltfreundlich, flexibel und wirtschaftlich: Eine breit abgestützte Idee soll in nächster Zukunft vorangebracht werden. «Heute ist Swiss Cargo Tube nur eine Vision. Wir schätzen die Realisierungschancen aber positiv ein», sagt Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz (Public Private Partnership), welcher die Idee patroniert. Die Idee geht von der Forderung aus, dass Personen- und Güterverkehr zu trennen sind. «Der Gütertransport gehört unter den Boden», fordert Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz in Brugg. Alle «toten» Güter, also der gesamte Stückgutverkehr, könnten in Ergänzung zu den überlasteten Strassen und Schienen in unterirdischen «Pipelines» verteilt werden. In Röhren von etwa vier Metern Durchmesser verkehren einfache Wagen vollautomatisch und richtungstrennt in Tiefen zwischen 20 und 60 Metern.

Als Erstes wird eine Ost-West-Haupt-

achse vorgeschlagen, die die Logistik- und Verteilzentren der Ostschweiz, des Raums Olten und der Romandie in leistungsfähiger Art miteinander verbindet. Geschätzte Kosten: rund fünf Milliarden. Schritt für Schritt könnte die ganze Schweiz mit einem Netz von kleineren Röhren erschlossen werden. «Das so entstehende Netz soll in der Lage sein, die Güterlogistik zu revolutionieren», sind die Promotoren überzeugt. Im Ruhrgebiet ist ein ähnliches Projekt unter dem Namen Cargo Cap bereits weiter fortgeschritten.

FINANZIERBAR. Die beteiligten Experten von Wirtschaft, Bund und Hochschulen sind überzeugt, dass sich das Projekt rechnet, weil es nicht auf Hochgeschwindigkeit ausgelegt sein muss und ausschliesslich auf bewährten technischen Komponenten aufbaut. Angestrebt für die Finanzierung wird eine Partnerschaft von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand. An einer Fachtagung in Brugg wurde die Vision am Mittwoch erstmals in breitem sachkundigem Rahmen diskutiert. Bereits zeichnet sich eine Trägerschaft für Teilprojekte ab. Bis Ende Jahr wollen die Promotoren zwei vertiefte Studien zur Technik und zur Wirtschaftlichkeit vorlegen, und in wenigen Jahren soll eine erste Teststrecke in Betrieb gehen.



stichwort

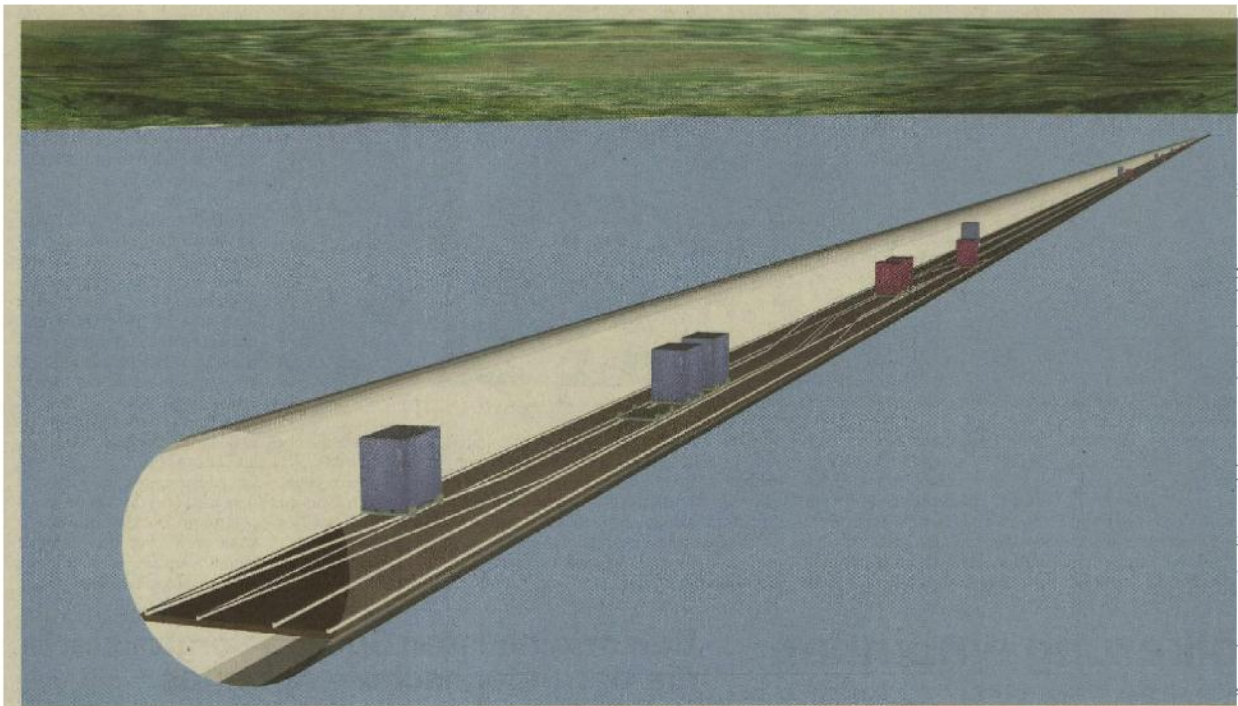
PPP Schweiz

VEREIN. Die Patin der Vision Swiss Cargo Tube ist der Verein PPP Schweiz. PPP steht für «Public Private Partnership», also das Zusammengehen von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand. Gegründet wurde PPP 2006 von Vertretern des Bundes, einzelner Kantone und Städte sowie der Wirtschaft und der Wissenschaft. PPP sei ein Lösungsansatz für effizientere staatliche Aufgabenerfüllung, ist der Verein überzeugt. Infrage kommen Projekte von Hochbau und Verkehr über E-Government und Bildung bis zu Kultur und Sport. Ma
> www.pppschiweiz.ch



Pipelines für den Gütertransport

Fachhochschule Nordwestschweiz und Wirtschaft präsentieren ein innovatives Konzept



Hauptachse. Eine dreigleisige Ost-West-Hauptachse unter dem Mittelland, wie hier schematisch dargestellt, soll am Anfang einer schweizweiten Vernetzung stehen.

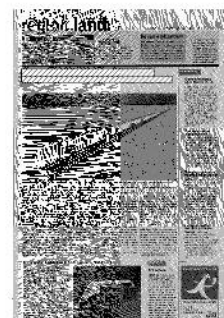
MARTIN MATTER

Der Gütertransport gehört unter den Boden, vollautomatisch gesteuert: Die Vision Cargo Tube, an einer Fachtagung in Brugg vorgestellt, hat das Zeug, der bestehenden Transportlogistik völlig neue Wege zu eröffnen. In einigen Jahren soll bereits eine Teststrecke stehen.

Ohne Lärm und Gestank, nie im Stau, rund um die Uhr und vollautomatisch laufend, höchste Zuverlässigkeit – und dazu eine gemischtwirtschaftliche Finanzierung, die sich erst noch rechnet: Die Vision Cargo Tube (siehe Seite 1) zielt darauf ab, als Ergänzung und innovative Fortentwicklung des heutigen Gütertransportsystems unterirdische Röhren von etwa vier Metern Durchmesser zu bauen. Selbstfahrende Wagen, abgestimmt auf den weltweiten Standard der Paletten, verkehren darin

rund um die Uhr richtungstrennt mit konstanter Geschwindigkeit von vielleicht 60 bis 80 Stundenkilometern. Ein drittes Gleis in der Mitte dient in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter, welche die Güter aufnehmen. Terminals, Hubs zum Umladen (nach Netzerweiterungen) und Röhren liegen in einer Tiefe von 20 bis 60 Metern.

Und so soll es funktionieren: Zuerst entsteht eine 240 Kilometer lange Ost-West-Hauptachse. Ziel: eine leistungsfähige Verbindung der Logistik- und Verteilzentren in der Ostschweiz, im Raum Olten-Oensingen und in der Romandie. Eine nächste Hauptachse würde in Richtung Nord-Süd verlaufen. Danach könnte schrittweise die ganze Schweiz mit einem unterirdischen Netz von kleineren Röhren erschlossen werden. «Wir sind begeistert, ja besessen von der Idee», sagt Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz



Argus Ref 35229855

(siehe Text unten rechts), der Patron der Vision ist. Cargo Tube wurde seit 2001 an der Fachhochschule Nordwestschweiz mit Logistikfachleuten und Finanzexperten entwickelt.

ÜBERLASTUNG. Anstoss zur Vision gab die Tatsache, dass Strasse und Schiene an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und die Zuverlässigkeit des freien Güterverkehrs angesichts der prognostizierten hohen Wachstumsraten mittelfristig nicht gesichert scheint. Zudem verursachen die Staus auf den Strassen Milliardenkosten. «Im Güterverkehr ist nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium, sondern die Zuverlässigkeit», fasste Martin Klöti, Leiter des Instituts für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz, die Tagungsbeiträge der Experten von Wirtschaft, Bund, SBB, Post und Hochschulen zusammen. Den Zeitpunkt für die Vision hält Klöti für günstig: «Wir sehen heute, dass wir völlig neue und nachhaltige Konzepte benötigen.»

SPAREFFEKT. Warum potenzielle Grosskunden wie Post oder Grossverteiler Interesse an Cargo Tube bekunden, begründete Thomas Wälchli von Postlogistics: Güter fallen kontinuierlich an, ihr Transport hingegen ist «verdichtet»:

Möglichst viel auf einen Lastwagen laden, warten bis er voll ist, dann abfahren; und so fort. Wäre hingegen auch der Gütertransport kontinuierlich, «würden unsere Produktionskosten ganz anders aussehen».

Beat Fahrni, mit der Materie vertrauter Unternehmer und Investor, ist überzeugt, dass die Vision nicht nur finanzierbar ist, sondern im Gegensatz zu sämtlichen bekannten Mega-Projekten wie Neat oder Eurotunnel, die alleamt defizitär sind, wirtschaftlich betrieben werden kann. Die wichtigsten Voraussetzungen: Initianten, Nutzer, Experten und Politiker müssen von Anfang an systematisch zusammenarbeiten; Baukonzept und technisches System müssen innovativ sein, aber dezidiert einfach und standardisiert; es braucht eine gemischt privatwirtschaftliche und öffentliche Finanzierung.

FÜNF MILLIARDEN. Zu Kostenschätzungen wollten sich die Promotoren an der gestrigen Medienkonferenz, die der Fachtagung voranging, nur mit grosser Vorsicht äussern. Die 240 Kilometer lange Hauptachse käme in der Gröszenordnung von etwa fünf Milliarden zu stehen (zum Vergleich: Die Neat steht derzeit bei 13 Milliarden). Bis Ende Jahr sollen verlässlichere Zahlen vorliegen.

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 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 35233195

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.»