

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.

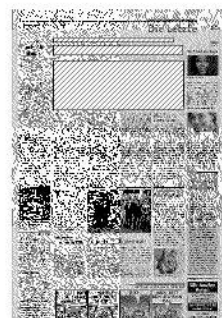
Die «Rohrpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter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

nels 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,



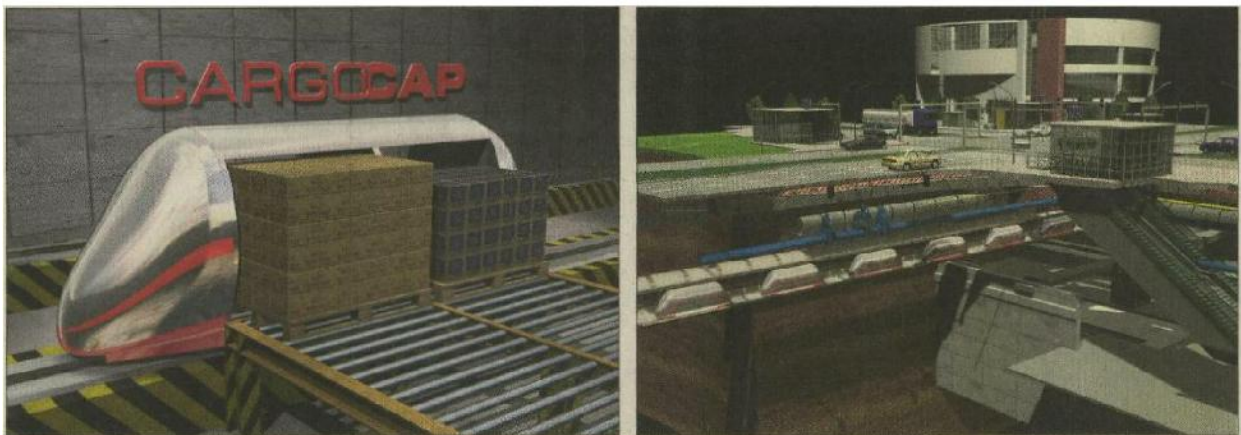
Leiter Institut für Geistes- und Naturwissenschaften der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Die Idee von «Swiss Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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 «Röhrenpost» 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.

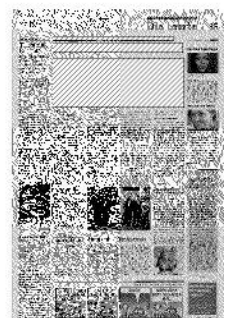
Die «Röhrenpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter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



Argus Ref 35233142

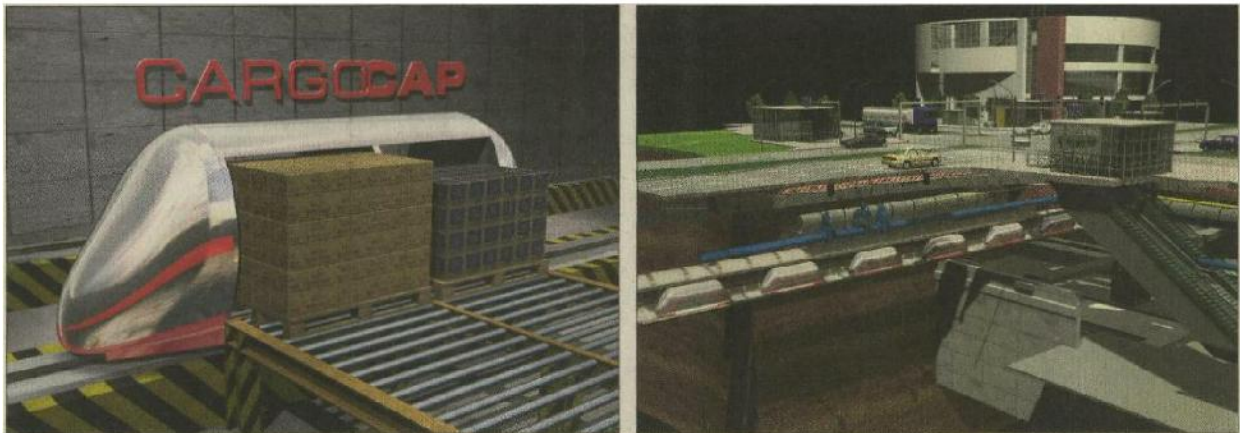
Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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 «Röhrenpost» 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.

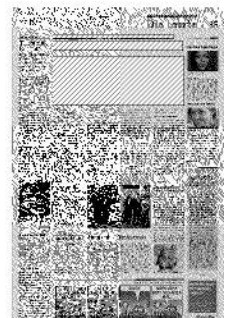
Die «Röhrenpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter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



Argus Ref 35233139

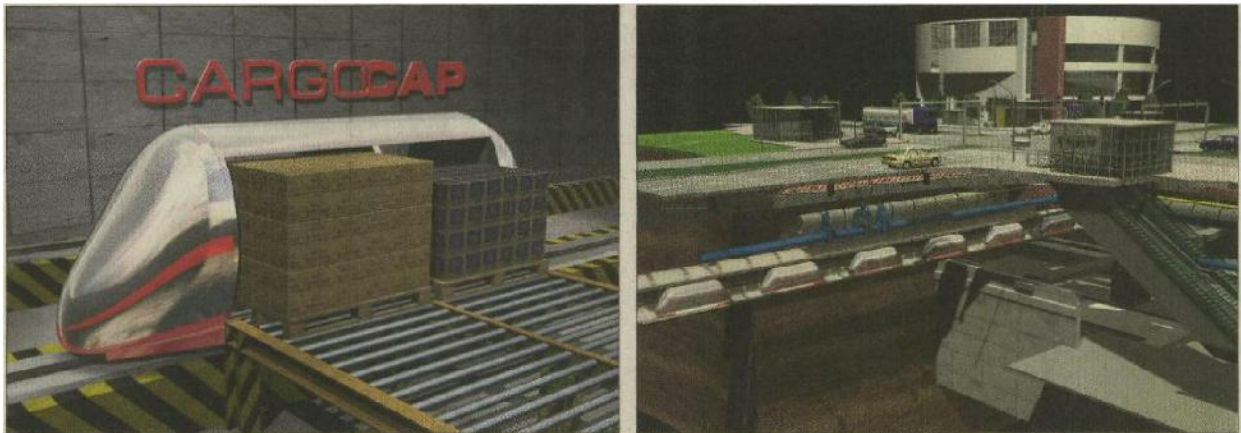
Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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 «Röhrenpost» 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.

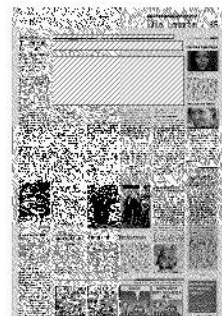
Die «Röhrenpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter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



Argus Ref 35233140

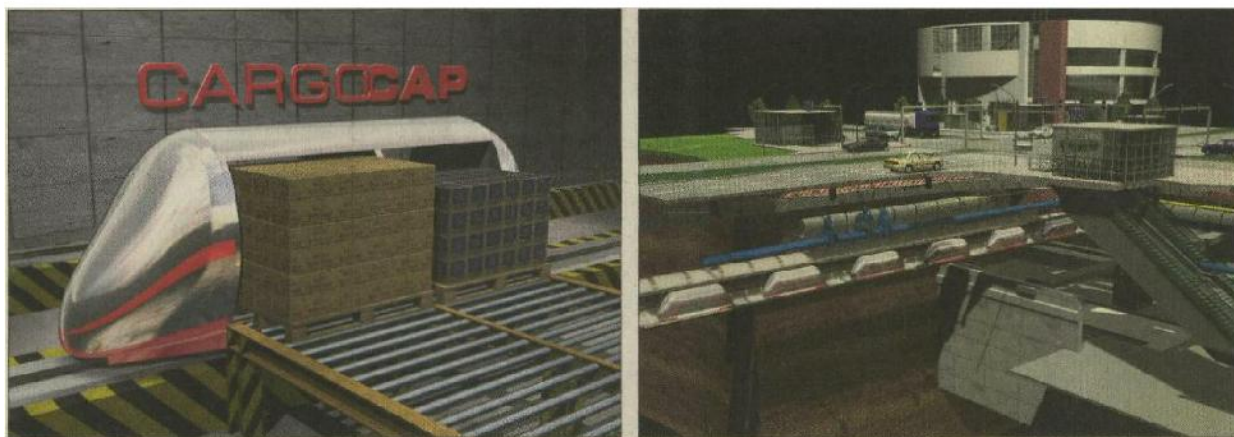
Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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 «Röhrenpost» 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 «Röhrenpost» 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



Argus Ref 35233143

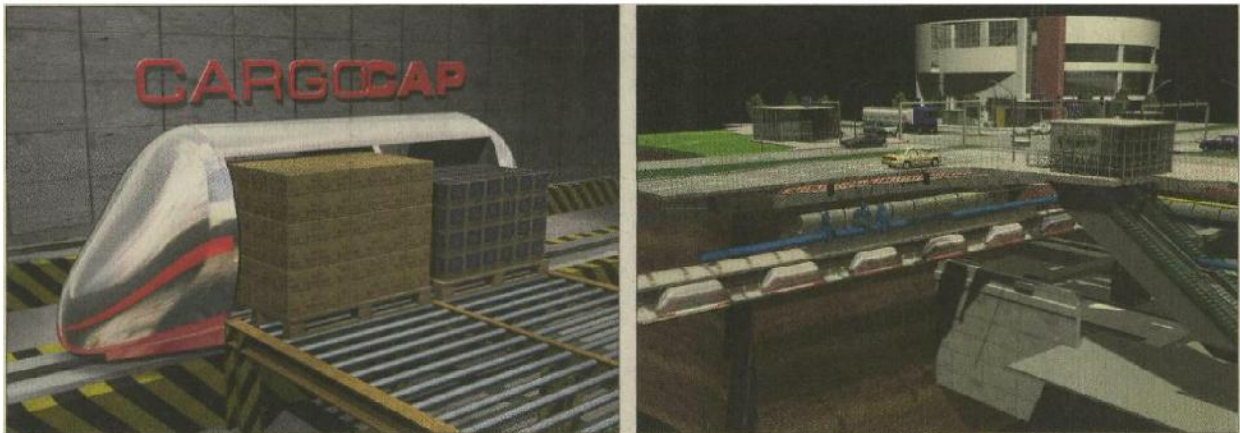
Cargo Tube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

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)

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 «Röhrenpost» 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.

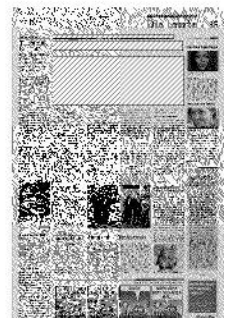
Die «Röhrenpost» für den Gütertransport besteht nach Ideen des Vereins aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube). Diese soll einen Durchmesser von vier Metern haben. Die selbstfahrenden Container in der Grösse eines Europalettes (Grundfläche: 0,8x1,2 Meter) würden in getrennter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



Argus Ref 35233141

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)

13.05.2009 17:19 Suisse AG Politique

Remplace

Note bsf025 "Transport marchandises - Projet révolutionnaire de

réseau souterrain CargoTube": Nouveau: dépêche complétée et largement remaniée/coûts, détails concrets, délais, modèle allemand

Transport marchandises Projet révolutionnaire de réseau souterrain CargoTube =

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

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

Les containers à navigation automatisée, d'une surface de 1,2 m sur 80 cm, circuleraient dans des directions opposées à une vitesse constante de 60 à 80 km/h. Leur chargement et déchargement des voies se ferait dans des terminaux, sur une troisième voie.

Axe est-ouest pour 5 milliards

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

Les partisans de ce système ont vanté à Brugg une solution «fiable, favorable à l'environnement et rentable». Et de souligner que dans le transport marchandises, le critère de la fiabilité l'emporte sur la rapidité. La réunion a rassemblé des responsables de La Poste, de l'Office fédéral des routes, ainsi que des secteurs de la construction et de la logistique.

Modèle allemand

L'idée du «Swiss CargoTube» est née en 2001 et émane de la Haute Ecole spécialisée (HES) du nord-ouest. Elle s'inspire du projet allemand «CargoCap», testé depuis 2006 sur un circuit ovale de 125 m à Bochum. Ce système pourrait permettre de transporter le fret 24h sur 24h dans des capsules géantes d'une capacité double aux containers projetés en Suisse.

Le premier but du PPP est de trouver des partenaires afin d'effectuer une étude de faisabilité. L'association se donne jusqu'à la fin de l'année pour présenter un avant-projet. La construction d'une ligne-test est prévue d'ici 3 à 5 ans.

La vocation même de l'association consiste à réunir du capital privé et des compétences techniques pour la réalisation de prestations étatiques. Confédération, cantons, villes et économie en font partie.

Argus Ref 35228785



Verein PPP Schweiz



édition française

3001 Bern

Auflage 7 x wöchentlich 1

1081047 / 350.4 / Farben: 0

Seite 104 13.05.2009

(SDA-ATSVgf/ga/va)

131719 may 09

Argus Ref 35228785

13.05.2009 12:26 Svizzera AG Politica

Rettifica

Notizia bsi735 "Trasporti - Esperti discutono trasporto merci in

tubi sotterranei": NOTA: le FFS non hanno partecipato, corretto terzo paragrafo

Trasporti Esperti discutono trasporto merci in tubi sotterranei =

BRUGG (ats) Un sistema di cunicoli sotterranei che trasporti le merci da un punto all'altro del paese: è l'idea di «Swiss CargoTube», un progetto futuristico per il quale si cercano partner pronti a finanziare uno studio di fattibilità.

Quella che viene paragonata ad una «posta pneumatica» per il trasporto delle merci prevede la realizzazione di un tubo di quattro metri di diametro ad una profondità fra i 20 ed i 60 metri. Le carrozze senza macchinista viaggerebbero ad una velocità costante nelle due direzioni, con un terzo binario realizzato nei punti di trasbordo per il carico e lo scarico.

Promotore dell'iniziativa è l'associazione «Public Private Partnership» (PPP), che riunisce rappresentanti della Confederazione, dei cantoni, delle città e dell'economia. L'associazione ha organizzato un simposio sul tema oggi a Brugg (AG), al quale hanno preso parte esponenti della Posta, dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e del settore dei trasporti e della logistica.

I vantaggi sono evidenti: si tratta di un sistema di trasporto «efficace, ecologico ed economicamente interessante», hanno affermato i promotori del progetto. PPP vorrebbe realizzare in un primo tempo un collegamento attraverso la Svizzera sull'asse Est-Ovest e in seguito anche un tubo su quello Nord-Sud. «Swiss CargoTube» viene definito una soluzione rivoluzionaria, ecologica e complementare rispetto al tradizionale trasporto su gomma e rotaia.

L'idea di «Swiss CargoTube» è stata lanciata nel 2001 da studi realizzati presso l'Alta scuola professionale della svizzera nordoccidentale (FHNW).

(SDA-ATSVpl/fc)

131226 may 09

13.05.2009 15:23 Svizzera AG Politica

Sostituisce

Notizia bsi735 "Trasporti - Esperti discutono trasporto merci in tubi sotterranei": NOTA: aggiorna la bsi765

Trasporti Esperti discutono trasporto merci in tubi sotterranei =

BRUGG (ats) Un sistema di cunicoli sotterranei che trasporti le merci da un punto all'altro del paese: è l'idea di «Swiss CargoTube», un progetto futuristico per il quale si cercano partner pronti a finanziare uno studio di fattibilità.

Quella che viene paragonata ad una «posta pneumatica» per il trasporto delle merci prevede la realizzazione di un tubo di quattro metri di diametro ad una profondità fra i 20 ed i 60 metri. I vagoni senza macchinista, delle dimensioni delle palette di carico europee, viaggerebbero automaticamente ad una velocità costante di 60-80 km/h nelle due direzioni. Nei punti di trasbordo è previsto un terzo binario per il carico e lo scarico della merce.

Promotore dell'iniziativa è l'associazione «Public Private Partnership» (PPP), che riunisce rappresentanti della Confederazione, dei cantoni, delle città e dell'economia. L'associazione ha organizzato un simposio sul tema oggi a Brugg (AG), al quale hanno preso parte esponenti della Posta, dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e del settore dei trasporti e della logistica.

Per i suoi promotori si tratta di un sistema di trasporto «efficace, ecologico ed economicamente interessante». PPP vorrebbe realizzare nei prossimi 10 o 15 anni un collegamento di 240 chilometri attraverso la Svizzera sull'asse Est-Ovest. I costi previsti raggiungono i 5 miliardi di franchi, ossia 20'000 franchi per chilometro. In un secondo tempo è prevista la realizzazione di un tubo anche sull'asse Nord-Sud.

»Swiss CargoTube« viene definito una soluzione rivoluzionaria, ecologica e complementare al tradizionale trasporto su gomma e rotaia.

L'idea di «Swiss CargoTube» è stata lanciata nel 2001 da studi realizzati presso l'Alta scuola professionale della svizzera nordoccidentale (FHNW). Martin Klöti, responsabile dell'Istituto di scienze naturali della FHNW, ha paragonato il progetto ad un «nastro trasportatore attraverso la Svizzera». Il suo principale vantaggio è l'affidabilità, che nel trasporto delle merci conta più della velocità.

(SDA-ATSVpl/fc)

131523 may 09

13.05.2009 12:15 Schweiz AG Politik

BERICHTIGUNG / Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" / Verein lanciert Idee für "revolutionäres System" / (Neu: Im letzten

Abschnitt SBB gestrichen)

Bern (sda) Brugg AG (sda) In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss CargoTube». Promotor der Idee ist der Verein PPP Schweiz. Erstes Ziel ist eine Vorstudie.

»Swiss CargoTube« sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, teilten Vertreter des Vereins am Mittwoch in Brugg AG vor den Medien mit. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten.

Die «Rohrpost» für den Gütertransport soll gemäss dem Verein aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube) bestehen. Diese soll einen Durchmesser von 4 Metern haben.

Die selbstfahrenden Wagen würden in getrennter Richtung mit konstanter, mittlerer Geschwindigkeit verkehren. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Trägerschaft für Studien gesucht

Erstes Ziel des Vereins ist es, eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projektes zu finden. Der 2006 gegründete Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership (PPP).

Der Verein will privates Kapital und Fachwissen zur Erfüllung staatlicher Aufgaben mobilisieren. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an.

Umweltfreundlich und zuverlässig

Die Vorteile von «Swiss CargoTube» lägen auf der Hand, hiess es. Das Transportsystem sei «zuverlässig, umweltfreundlich und wirtschaftlich». Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

»Swiss CargoTube« werde dereinst ein Rückgrat der Güterströme auf der Ost-West-Achse bilden können. In einem zweiten Schritt soll eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

An einer Fachveranstaltung diskutierten am Mittwoch in Brugg Vertreter der Post, des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) sowie der Bau- und Logistikbranche die Vision. Die Idee von «Swiss CargoTube» war 2001 in der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) geboren worden.



Verein PPP Schweiz



Schweiz. Depeschagentur
3001 Bern
Auflage 7 x wöchentlich 1

1081047 / 350.4 / Farben: 0

Seite 6

13.05.2009

(Notiz:FolgtZusammenfassungbis1430)

(SDA-ATSVga/rs)

131215 may 09

Argus Ref 35228159

13.05.2009 14:19 Schweiz AG Politik

ZUSAMMENFASSUNG / Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" / Verein lanciert Idee für "Förderband quer durch die Schweiz"

Bern (sda) Brugg AG (sda) In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss CargoTube». Promotor der Idee ist der Verein PPP Schweiz. Erstes Ziel ist eine Vorstudie.

»Swiss CargoTube« sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, sagte Guido Grütter, Vorstandsmitglied des Vereins PPP Schweiz 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: 0,8 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.

5 Milliarden für Mittelland-Röhre

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 CargoTube» solle in 10 bis 15 Jahren den Betrieb aufnehmen. In einem zweiten Schritt könne eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

»Förderband« für Güterverkehr

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

Ob die Container auf einem Gleis oder über einen Monorail in der Röhre verkehren würden, stehe noch nicht fest. «Wir brauchen nichts Neues zu erfinden», betonte Klöti. Es gehe darum, bestehende Techniken einzusetzen. Die Idee von «Swiss CargoTube» war 2001 an der FHNW geboren worden.

Projekt anstossen

Als erstes Etappenziel will der Verein eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen,



Verein PPP Schweiz



Schweiz. Depeschenagentur
3001 Bern
Auflage 7 x wöchentlich 1

1081047 / 350.4 / Farben: 0

Seite 48

13.05.2009

politischen und technischen Machbarkeit des Projektes finden. Bis Ende Jahr soll gemäss Grütter ein Projektkonzept auf dem Tisch liegen. In drei bis fünf Jahren solle eine Teststrecke gebaut sein.

»Es geht uns darum, ein Projekt anzustossen«, sagte Grütter. Für den Bau und Betrieb von «Swiss CargoTube» komme nur eine Finanzierung mit Geld der Wirtschaft und des Staates in Frage.

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

An einer Fachveranstaltung diskutierten am Mittwoch in Brugg Vertreter der Post, des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) sowie der Bau- und Logistikbranche die Vision.

(Notiz: folgt Extra)

(SDA-ATSVga/sc)

131419 may 09

Argus Ref 35228255

13.05.2009 10:52 Svizzera AG Politica

Trasporti Esperti discutono trasporto merci in tubi sotterranei

Embargo ore 12:00

BRUGG (ats) Un sistema di cunicoli sotterranei che trasporti le merci da un punto all'altro del paese: è l'idea di «Swiss CargoTube», un progetto futuristico per il quale si cercano partner pronti a finanziare uno studio di fattibilità.

Quella che viene paragonata ad una «posta pneumatica» per il trasporto delle merci prevede la realizzazione di un tubo di quattro metri di diametro ad una profondità fra i 20 ed i 60 metri. Le carrozze senza macchinista viaggerebbero ad una velocità costante nelle due direzioni, con un terzo binario realizzato nei punti di trasbordo per il carico e lo scarico.

Promotore dell'iniziativa è l'associazione «Public Private Partnership» (PPP), che riunisce rappresentanti della Confederazione, dei cantoni, delle città e dell'economia. L'associazione ha organizzato un simposio sul tema oggi a Brugg (AG), al quale hanno preso parte esponenti della Posta, delle FFS, dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e del settore dei trasporti e della logistica.

I vantaggi sono evidenti: si tratta di un sistema di trasporto «efficace, ecologico ed economicamente interessante», hanno affermato i promotori del progetto. PPP vorrebbe realizzare in un primo tempo un collegamento attraverso la Svizzera sull'asse Est-Ovest e in seguito anche un tubo su quello Nord-Sud. «Swiss CargoTube» viene definito una soluzione rivoluzionaria, ecologica e complementare rispetto al tradizionale trasporto su gomma e rotaia.

L'idea di «Swiss CargoTube» è stata lanciata nel 2001 da studi realizzati presso l'Alta scuola professionale della svizzera nordoccidentale (FHNW).

(SDA-ATSVpl/fc)

131052 may 09

13.05.2009 09:54 Schweiz AG Politik

SPERRFRIST 1200 / Unterirdisches Gütertransportsystem "CargoTube" / Verein lanciert Idee für "revolutionäres System"

Bern (sda) Brugg AG (sda) In einem unterirdischen Röhrensystem sollen quer durch die Schweiz Güter transportiert werden. Diese Vision einer «Rohrpost» für Güter nennt sich «Swiss CargoTube». Promotor der Idee ist der Verein PPP Schweiz. Erstes Ziel ist eine Vorstudie.

»Swiss CargoTube« sei ein neuartiges, in unterirdischen Röhren verlaufendes vollautomatisches Transportsystem für Güter, teilten Vertreter des Vereins am Mittwoch in Brugg AG vor den Medien mit. Das «revolutionäre System» solle Strasse und Schiene entlasten.

Die «Rohrpost» für den Gütertransport soll gemäss dem Verein aus einer 20 bis 60 Meter tief im Boden gelegenen Tunnelröhre (Tube) bestehen. Diese soll einen Durchmesser von 4 Metern haben.

Die selbstfahrenden Wagen würden in getrennter Richtung mit konstanter, mittlerer Geschwindigkeit verkehren. Ein drittes Gleis soll in den Terminals zum Auf- und Abladen der Behälter dienen.

Trägerschaft für Studien gesucht

Erstes Ziel des Vereins ist es, eine breite Trägerschaft für Vorstudien zur wirtschaftlichen, politischen und technischen Machbarkeit des Projektes zu finden. Der 2006 gegründete Verein PPP Schweiz setzt auf Public Private Partnership (PPP).

Der Verein will privates Kapital und Fachwissen zur Erfüllung staatlicher Aufgaben mobilisieren. Dem Verein gehören Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kantone und Städte sowie der Wirtschaft an.

Umweltfreundlich und zuverlässig

Die Vorteile von «Swiss CargoTube» lägen auf der Hand, hiess es. Das Transportsystem sei «zuverlässig, umweltfreundlich und wirtschaftlich». Im Güterverkehr sei die Zuverlässigkeit und nicht die Geschwindigkeit das Qualitätskriterium.

»Swiss CargoTube« werde dereinst ein Rückgrat der Güterströme auf der Ost-West-Achse bilden können. In einem zweiten Schritt soll eine Transportröhre auf der Nord-Süd-Achse gebaut werden.

An einer Fachveranstaltung diskutierten am Mittwoch in Brugg Vertreter der Post, der SBB, des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) sowie der Bau- und Logistikbranche die Vision. Die Idee von «Swiss CargoTube» war 2001 in der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) geboren worden.

(Notiz:FolgtZusammenfassungnachMKbis1430)

(SDA-ATSVga/rs)

Argus Ref 35224576



Verein PPP Schweiz



Schweiz. Depeschagentur
3001 Bern
Auflage 7 x wöchentlich 1

1081047 / 350.4 / Farben: 0

Seite 43

13.05.2009

130954 may 09

Argus Ref 35224576

13.05.2009 11:00

MAW6117

- G e s p e r r t bis 12.00 Uhr -

Träger für Swiss CargoTube gesucht Tunnelsystem quer durch Schweiz soll Güterverkehr entlasten = 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 in Frage 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 Cargo Tube 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 voran zu bringen. 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 CargoTube war 2001 in der Fachhochschule Nordwestschweiz geboren worden und in einem losen Netzwerk von Verkehrs-, Logistik- und Finanzexperten zu einer Vision verdichtet worden. Swiss CargoTube 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. Bitte Sperrfrist beachten Ende ap/sd/e

U-Bahn-Rohrpost

VISION → Entlastung von Strasse und Eisenbahn dank Güterbahn-Tunnels - nur das Geld fehlt noch.



markus.chinger
@ring erich

Heute präsentierte der Verein «PPP Schweiz» eine Alternative zum Engpass auf Schweizer Strassen: In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter transportiert werden. Diese «Rohrpost»-Vision nennt sich «Swiss Cargo Tube»:

- Geplant ist zuerst ein Tunnel zwischen St. Gallen

und Genf – entlang der Hauptverkehrsachsen.

- Ein zweiter Tunnel soll von Basel nach Chiasso führen.

- Die Tunnels befänden sich 20 bis 60 Meter tief im Boden und hätten einen Durchmesser von vier Metern. Darin fahren mit Gütern beladene, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Pillenform. Das Vorbild für das Projekt ist Cargocap

in Deutschland, wo in Bochum eine Teststrecke in Betrieb ist.

Das Ganze hat aber einen Haken: Noch haben die Projektverantwortlichen keine Investoren gefunden. Die Kosten dürften sich nach Schätzungen der Baufirma Implenia für die ersten beiden Tunnels auf rund 15 Milliarden Franken belaufen. ●



U-Bahn-Rohrpost

VISION → Entlastung von Strasse und Eisenbahn dank Güterbahn-Tunnels - nur das Geld fehlt noch.



Unterirdisch Das Projekt dürfte 15 Milliarden kosten.



Pillenform Elektrozüge transportieren Güter.

markus.ehinger
@ringier.ch

Heute präsentierte der Verein «PPP Schweiz» eine Alternative zum Engpass auf Schweizer Strassen: In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese «Rohrpost»-Vision nennt sich «Swiss Cargo Tube»:

- Geplant ist zuerst ein Tunnel zwischen St. Gallen und Genf – entlang der Hauptverkehrsachsen.
- Ein zweiter Tunnel soll von Basel nach Chiasso führen.
- Die Tunnels befänden sich 20 bis 60 Meter tief im Boden und hätten einen Durchmesser von vier Metern. Darin fahren mit

Gütern beladene, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Pillenform. Das Vorbild für das Projekt ist Cargocap in Deutschland, wo in Bochum eine Teststrecke in Betrieb ist.

Das Ganze hat aber einen Haken: Noch haben die Projektverantwortlichen keine Investoren gefunden. Die Kosten dürften sich nach Schätzungen der Baufirma Implemia für die ersten beiden Tunnels auf rund 15 Milliarden Franken belaufen. ●



U-Bahn-Rohrpost

VISION → Entlastung von Strasse und Eisenbahn dank Güterbahn-Tunnels - nur das Geld fehlt noch.



Unterirdisch Das Projekt dürfte 15 Milliarden kosten.



Pillenform Elektrozüge transportieren Güter.

Credit: vossplan

markus.ehinger
@ringier.ch

Heute präsentierte der Verein «PPP Schweiz» eine Alternative zum Engpass auf Schweizer Strassen: In einem unterirdischen Röhrensystem sollen Güter quer durch die Schweiz transportiert werden. Diese «Rohrpost»-Vision nennt sich «Swiss Cargo Tube»:

- Geplant ist zuerst ein Tunnel zwischen St. Gallen und Genf – entlang der Hauptverkehrsachsen.
- Ein zweiter Tunnel soll von Basel nach Chiasso führen.
- Die Tunnels befänden sich 20 bis 60 Meter tief im Boden und hätten einen Durchmesser von vier Metern. Darin fahren mit

Gütern beladene, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Pillenform. Das Vorbild für das Projekt ist Cargocap in Deutschland, wo in Bochum eine Teststrecke in Betrieb ist.

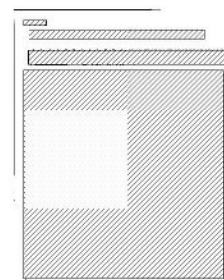
Das Ganze hat aber einen Haken: Noch haben die Projektverantwortlichen keine Investoren gefunden. Die Kosten dürften sich nach Schätzungen der Baufirma Implanzia für die ersten beiden Tunnels auf rund 15 Milliarden Franken belaufen. ●



VERWALTUNG

WEGWEISENDE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

↳ James D. Walder, freier Journalist: **«Public-Private-Partnership» (PPP) in sinnvoller Reinkultur betreibt das Tiefbauamt der Stadt Zürich. Dieses hilft Unternehmen bei der Suche nach optimalen Mobilitätslösungen. Gemeinsam einen Weg zu finden, um beispielsweise die Kosten für den Arbeitsweg zu optimieren, bringt der Umwelt, den Firmen, der Stadt und dem Kanton nur Vorteile.**



Argus Ref 35225258

Wer kennt sie nicht, die Verkehrsprobleme in grösseren Schweizer Städten und Agglomerationen. Zu den Hauptverkehrszeiten ist mit dem eigenen Fahrzeug fast kein Durchkommen mehr. Viel Zeit geht verloren, die auf alle Fälle produktiver genutzt werden könnte. Mensch, Umwelt und auch Unternehmen leiden. Denn viele dieser «Leerläufe» geschehen während der Geschäftszeit. «Wer gemeinsam nach Mobilitätslösungen sucht, der findet sie auch», haben sich die Macher von MIU – kurz für Mobilität in Unternehmen – gesagt und vor ein paar Jahren ein zukunftsträchtiges Projekt in Angriff genommen. Der Begriff Tiefbau wird ja hauptsächlich im Zusammenhang mit Planung, Bau und Unterhalt von Strassen genannt. Ein bisschen anders definiert sich das Tiefbauamt der Stadt Zürich. Denn bereits 2004 startete es im Rahmen seiner Mobilitätsstrategie ein Pilotprojekt, das Unternehmen Unterstützung bei der Organisation ihrer Geschäfts- und Pendlermobilität bot. Das Interesse an diesem Angebot war so gross, dass das Zürcher Tiefbauamt seine Aktivitäten vor drei Jahren um die gut genutzte Beratungsstelle «Mobilität in Unternehmen» erweitern konnte. Auch Stadt- und Gemeindeverwaltungen haben davon profitiert.

KANTON ZIEHT AUCH MIT

Ebenfalls mit von der Partie ist der Kanton Zürich, der stark daran interessiert ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie die Siedlungs-, Landschafts- und Umweltqualität nachhaltig zu verbessern. Im Rahmen der kantonalen Agglomerationspolitik ist das Amt für Verkehr des Kantons Zürich beauftragt, regionale Gesamtverkehrskonzepte umzusetzen. Aber wie sieht das in der Praxis aus?

MIU bietet Firmen mit mindestens 50 Mitarbeitenden Beratungsmodule zur Verbesserung ihrer Mobilität an. Die Ziele sind in dieser von Sparmassnahmen geprägten Zeit optimierte

Kosten, zufriedener und gesündere Mitarbeitende sowie eine verbesserte Umwelleistung. Unternehmens- und Personalleiter sowie Umweltverantwortliche finden Unterstützung bei professionellen Beratern, um mit oft einfachen Lösungen zukunftsweisende Massnahmen ergreifen zu können. Ganz im Sinne einer Public-Private-Partnership (PPP, siehe Kasten) müssen die Kosten für diese Beratungsleistungen nur zu 50 Prozent vom privatwirtschaftlichen Unternehmen übernommen werden – für den Rest kommen Stadt, Kanton und Bund auf.

OPTIMALE GESAMTLÖSUNG GESUCHT

In einem ersten kostenlosen Impulsgespräch versuchen die Mobilitätsprofis den Ist-Zustand in der Firma zu erheben und vermitteln erste Ideen. Wenn gewünscht, werden in weiteren drei Modulen konkrete Massnahmenkataloge erarbeitet, vorgelegt und umgesetzt.

Verbesserungsmöglichkeiten sind schnell gefunden – wirksame Ratschläge gibt es viele: Gerade in der Stadt ist der öffentliche Verkehr für Arbeitnehmer das praktischste Fortbewegungsmittel. Viele Arbeitgeber stellen darum ihren Leuten Bonuskarten (Regenbogenabonnemente) verbilligt zur Verfügung. Auszubildende profitieren bei einigen Firmen sogar von einem kostenlosen Generalabonnement. Zudem lassen sich während einer Zugfahrt prima Aufgaben erledigen.

TEURE PARKPLÄTZE

Vor allem in städtischen Gebieten sind Parkplätze für Unternehmen teuer. Seit einige Firmen ihren angestellten Autopendlern einen marktüblichen Betrag belasten, ist fast ein Drittel auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Diese Form von Parkplatzbewirtschaftung kommt zwar nicht bei allen gut an, ist aber kostensparend und enorm umweltbewusst. Betrieben mit eigenen Fahrzeugflotten wird zudem nahe gelegt, doch einmal Alternativen wie BusinessCarSharing von Mobility zu prüfen. Bei vielen Arbeitnehmern gehört das Auto

allerdings zum Job. Aber auch hier lässt sich laut MIU-Beratern vieles verbessern. In speziellen Fahrkursen wird einerseits die Sicherheit erhöht und demonstriert, wie man den durchschnittlichen Benzinverbrauch mittels umweltschonenden Fahrstils um bis zu 15 Prozent senken kann. In grossen «Buden» macht das schnell enorm viel aus.

MIT DEM VELO ODER SKATEBOARD

Aber auch die Gesundheit der Mitarbeitenden hat mit Mobilität zu tun. Wer öfters einmal bei schönem Wetter zu Fuss oder mit dem Skateboard unterwegs ist oder anstatt im Fitness-Center auf dem Velotrainer seine Kilometer abzuspulen, mit dem richtigen Velo zur Arbeit fährt, ist nachgewiesenermassen fitter und darum auch weniger krank. Nach optimalen Mobilitätslösungen zu suchen und diese auch zu finden lohnt sich also für alle.

Unter www.mobilitaetsdurchblick.ch kann man einen Online-Check durchführen. ★

«PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP»

Mit «Public-Private-Partnership» (PPP)

bezeichnet eine Zusammenarbeit zwischen mindestens einem privaten und einem öffentlichen Partner, um eine öffentliche Aufgabe erfüllen zu können. Die Kooperation oder Partnerschaft ist meist langfristig angelegt und durch einen Vertrag formalisiert. Klar, dass sich die Zielvorstellungen der beiden Parteien decken. So kann man Synergien und Know-how gegenseitig nutzen. Die Verantwortung, Risiken, Aufgaben und Kosten werden geteilt. Betroffen sind PPP-Projekte mit rein investivem Charakter, aber auch Dienstleistungen ohne investiven Hintergrund.

★ LAP CHECKPOINT

Welche der folgenden vier Aussagen ist richtig?

- A PPP ist die Abkürzung für «Public-Professional-Partnership».
- B Wenn Verwaltungen oder Ämter mit privaten Unternehmen eine Partnerschaft eingehen, um öffentliche Aufgaben erfüllen zu können, nennt man dies «Public-Private-Partnership».
- C MIU hilft Unternehmen, entlaufene Katzen zu orten.
- D Die Kosten für eine Mobilitätsberatung werden vollumfänglich von den Firmen bezahlt.

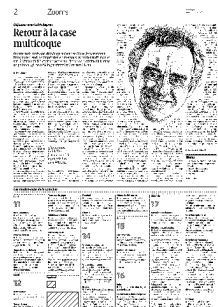
MITMACHEN AUF WWW.INFO54YOU.CH CODE: MOB1

Mercredi

13

Cargo Tube

● L'association PPP Suisse consacre un colloque au projet Cargo Tube, qui s'inspire de la technologie Swissmetro, dans le but de créer un réseau de transport ferroviaire souterrain pour les marchandises en Suisse.



Argus Ref 35186003