



An das  
Bundesamt für Raumentwicklung  
Kochergasse 20  
3003 Bern

28. Juli 2003

## **Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13; Anhörung**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Mai 2003 haben Sie uns Gelegenheit gegeben, uns zum Bericht über ein Reservationssystem für den Schwerverkehr A2/A13 - Konzept für die Gotthard-Route - zu äussern; wir danken Ihnen dafür. Wie üblich, haben wir auch unsere interessierten Mitglieder konsultiert. Gestützt auf die uns zugekommenen Antworten möchten wir uns wie folgt äussern:

### **1. Ausgangslage**

Der Brand im Gotthard-Strassentunnel vom 24. Oktober 2001 und seine Folgen haben einmal mehr die Bedeutung der A2 und der A13 für den alpenquerenden Schwerverkehr bewusst gemacht, gleichzeitig aber auch die Verletzlichkeit dieser beiden Achsen aufgezeigt. Nach der durch den Brand bedingten Sperrung des Gotthardtunnels führte der Bund aus Sicherheitsgründen das sogenannte Dosierungssystem ein, welches das Kreuzen von Lastwagen verhinderte. Dieses System hat sich als untauglich erwiesen und führte zu kilometerlangen Staus und stundenlangen Wartezeiten für die LKWs. Das System wurde deshalb auf 30. September 2002 durch das sogenannte Tropfenzählersystem abgelöst, welches Kapazitätsbeschränkungen und Mindestabstände für Lastwagen vorsieht. Gleichzeitig wurde der "S"-Verkehr eingeführt, welcher eine Sonderbehandlung für den Binnenverkehr mit einer erleichterten Durchfahrt durch den Tunnel ermöglicht.

economieuisse  
Verband der Schweizer Unternehmen  
Fédération des entreprises suisses  
Federazione delle imprese svizzere  
Swiss Business Federation

Hegibachstrasse 47  
Postfach CH-8032 Zürich  
Telefon +41 1 421 35 35  
Telefax +41 1 421 34 79  
[www.economieuisse.ch](http://www.economieuisse.ch)

In der Beurteilung der direkt betroffenen Wirtschaftskreise hat sich nach der Einführung des "Tropfenzählersystems " die Situation am Gotthard entschärft. Dies dürfte allerdings nicht allein dem neuen System zuzuschreiben sein, sondern vor allem der deutlich abgeschwächten Konjunktur, die sich unmittelbar in der Zahl der Transporte niederschlägt. Sobald die Konjunktur anzieht, muss erneut mit Staus und Wartezeiten gerechnet werden.

## **2. Beurteilung des Projektes**

- a) Es ist aner kennenswert, dass die Bundesbehörden nach Lösungen suchen für die Bewältigung des Schwerverkehrs auf den Transitachsen durch die Alpen. Ein Interesse daran hat vor allem das Transportgewerbe, das unter den ungenügenden Kapazitäten auf den Achsen leidet. Aber auch die Industrie ist an einem flüssigen Verkehr interessiert, da sie auf zuverlässige, planbare Transportmöglichkeiten angewiesen ist.
- b) Unsere Umfrage hat nun aber gezeigt, dass das vorgeschlagene Reservations-system nicht als praxistaugliche Lösung betrachtet wird, und zwar namentlich aus folgenden Gründen:
  - Das Reservationssystem soll die Planbarkeit für LKW-Fahrten durch den Gotthard verbessern. Es setzt aber seinerseits eine genügende Planbarkeit der beabsichtigten Transporte voraus. Diese ist häufig nicht gegeben, weshalb auch das Reservationssystem nicht funktionieren kann.
  - Das Reservationssystem könnte nur funktionieren, wenn die Benützung des fraglichen Abschnittes auf der Transitachse relativ genau geplant werden kann. Dies ist in der Praxis nicht möglich. Die Fristen für die Planbarkeit im heutigen Strassengüterverkehr sind äusserst kurz, da vom Kunden grösstmögliche Flexibilität verlangt wird, was vom Transporteur kurzfristige Entschiede bedingt. Es ist ihm deshalb nur schwer möglich, das Zeitfenster am Gotthard zu bestimmen und zu reservieren. Im Bereich des Sammelgutverkehrs kompliziert sich die Sachlage zusätzlich, weil viele Beteiligte im Spiele sind, wobei die Abfahrtszeiten kaum mit der notwendigen Genauigkeit bestimmt werden können.
  - Aber selbst wenn die Abfahrtszeit feststeht, hängt der Zeitpunkt der effektiven Durchfahrt durch den Reservationsabschnitt noch von vielen weiteren Faktoren ab, namentlich vom Verkehrsaufkommen und der Zahl und der Dauer der Staus auf den Zufahrtsstrecken. Je länger die Zufahrtsstrecke, desto unberechenbarer wird der Fahrplan. Dies gilt speziell auch im internationalen Verkehr, wo mit Wartezeiten von unbestimmter Dauer an der Grenze zu rechnen ist.
  - Die Privilegierung der Personenwagen am Gotthard soll beibehalten werden und auch der S-Verkehr wird - richtigerweise - weiterhin Priorität geniessen. Damit wird es äusserst schwierig sein, die nötige Zahl Reservationen für die kritischen Zeitabschnitte festzulegen.

### 3. Schlussfolgerungen

- a) Die Idee eines Reservationssystems für den alpenquerenden Schwerverkehr ist eine prüfungswürdige Idee. Ein Reservationssystem setzt aber eine genügende Planbarkeit der vorgesehenen Transporte durch, die in der Beurteilung der direkt betroffenen Kreise nicht gegeben ist. Damit wird auch das Reservationssystem seinen Zweck nicht erfüllen können, womit sich der vorgesehene Aufwand nicht lohnen dürfte.
- b) Die Kapazität des Gotthard-Strassentunnels genügt schon heute häufig nicht mehr. Mit einem Anziehen der Konjunktur dürften die Staus deutlich zunehmen. Dabei ist aber nicht zu übersehen, dass die Kapazität des Tunnels aus Sicherheitsgründen künstlich beschränkt wird und zwar auf 1'000 Personenwageneinheiten je Richtung und Stunde, wobei ein Lastwagen 3 Personenwageneinheiten entspricht. Gleichzeitig haben die Lastwagen einen Sicherheitsabstand von 150 m einzuhalten.
- Gemäss einer Studie "Konfliktanalyse Ausbau Gotthard" von Prof. Hidber beträgt die Leistungsfähigkeit des Gotthard-Strassentunnels in beiden Richtungen je 1'200 Fahrzeuge pro Stunde. Dies wird durch die vom ASTRA herausgegebene Studie von Jenni + Gottardi betreffend Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bestätigt. Durch eine Erhöhung von 1'000 auf 1'200 Personenwageneinheiten pro Stunde könnte die Leistungsfähigkeit des Tunnels damit um 20% erhöht werden. Eine weitere Steigerung liesse sich erreichen, indem ein Lastwagen lediglich 2 Personenwageneinheiten gleichgesetzt und der Sicherheitsabstand von 150 m auf 100 m verkürzt wird, was gemäss internationalen Studien ausreichend sein dürfte. Diese Leistungssteigerung liesse sich ohne jeden finanziellen Zusatzaufwand verwirklichen. Wir beantragen deshalb, diese Möglichkeit kurzfristig ins Auge zu fassen.
- c) Das erklärte Ziel der schweizerischen Transitpolitik ist die Verlagerung des Güterschwerverkehrs auf die Schiene. Trotz enormen Investitionen in die Huckepack-Korridore (die Milliarden für die NEAT noch gar nicht berücksichtigt) nimmt der Anteil der Schiene am Transitverkehr ab. Dies ist primär dem organisatorisch ungenügenden Angebot der Bahnen zuzuschreiben. Hier müsste mit allem Nachdruck verlangt werden, dass sich die Bahnen endlich marktgerecht verhalten, wobei die Situation nicht allein den schweizerischen Bahnen, sondern vor allem der ungenügenden Flexibilität der Nachbarbahnen anzulasten ist.
- d) Für das Reservationssystem sind auf beiden Seiten des Gotthardtunnels Warteräume abseits der Autobahnen vorgesehen. Wie der Bericht zu Recht festhält, sind solche Warteräume grundsätzlich auch für das heutige System ohne Reservation als Ersatz für die Abstellflächen auf der Autobahn wünschenswert. Wir beantragen deshalb, diese Warträume zu verwirklichen, auch wenn auf das Reservationssystem verzichtet wird.

\* \* \*

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen  
economiesuisse

Dr. René Buholzer  
Mitglied der Geschäftsleitung

Dr. Peter Hutzli  
Mitglied der Geschäftsleitung