

**Sanierung Gotthard Strassentunnel:
Verlängerung der Kurz-RoLa durch
den GBT Richtung Norden**

17. Dezember 2012

Version 2-00

**Sanierung Gotthard Strassentunnel:
Verlängerung der Kurz-RoLa durch
den GBT Richtung Norden**

17. Dezember 2012

Version 2-00

Sanierung Gotthard Strassentunnel:
Verlängerung der Kurz-RoLa durch
den GBT Richtung Norden

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Ausgangslage..... | 1 |
| 2. | Zielsetzung der Studie und Grundlagen | 2 |
| 3. | Anforderungen an den Terminalstandort und die Fläche | 3 |
| 3.1 | Mengengerüst und Elemente des Terminals | 3 |
| 3.2 | Anforderungen an den Standort des Terminals..... | 4 |
| 4. | Standorte | 5 |
| 4.1 | Kapazitäten der Bahnstrecken | 5 |
| 4.2 | Potenziell geeignete Flächen | 7 |
| 4.3 | Bewertung der Standorte | 9 |
| 4.3.1 | Birr | 9 |
| 4.3.2 | Henschiken..... | 11 |
| 4.3.3 | Oberrüti..... | 13 |
| 4.3.4 | Risch..... | 15 |
| 4.3.5 | Steinen | 17 |
| 5. | Zusammenfassung..... | 19 |
| 5.1 | Übersicht Standorte..... | 19 |
| 5.2 | Fazit..... | 19 |
| 6. | Verzeichnisse | 21 |

Sanierung Gotthard Strassentunnel:
Verlängerung der Kurz-RoLa durch
den GBT Richtung Norden

Anhänge

Streckengrafik..... 1

1. Ausgangslage

Der Bund hat für die in den nächsten 10 bis 15 Jahren anstehende Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GST) mögliche Varianten untersucht. Eine der bisher im Vordergrund stehenden Varianten sieht eine Vollsperrung des GST über mehrere Jahre vor. In dieser Zeit soll im Gotthard-Basistunnel (GBT) ein Lastwagenverlad auf die Schiene (Kurz-RoLa¹) eingerichtet werden. Untersuchungen des ASTRA und des BAV aus dem Jahr 2011 [1] haben die grundsätzliche Machbarkeit einer Kurz-RoLa Rynächt – Biasca inkl. Verladeanlagen und Kapazitäten auf der Schiene für den Zeithorizont 2020 bestätigt.

Mit dem nun voraussichtlich bis 2019 vorgezogenen Ausbau des 4m-Korridors für den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) zwischen Basel und Chiasso über die Gotthardstrecke wird grundsätzlich die Möglichkeit für Terminalstandorte nördlich des bisher vom Bund untersuchten Raums Rynächt geschaffen. Ohne diesen Ausbau verhindert u.a. der Axentunnel eine Weiterführung der RoLa-Züge über Rynächt hinaus.

Der Kanton Uri lässt in dieser Studie die Machbarkeit einer Verlängerung der Kurz-RoLa Richtung Norden untersuchen.

¹ Als Kurz-RoLa wird diese rollende Landstrasse hier bezeichnet, um sie von der bestehenden RoLa Freiburg – Novara zu unterscheiden.

2. Zielsetzung der Studie und Grundlagen

Ziel der Studie ist es, Standorte für ein Verladeterminale nördlich von Rynächt mit guter Schienen- und Strassenanbindung zu finden. Das Terminal muss schienseitig mit den Kurz-RoLa-Zügen aus dem Basistunnel erreichbar sein, wobei die geplante Eisenbahn-Infrastruktur auf der Gotthardachse und das aktuell geplante Angebotskonzept im Personen- und Güterverkehr berücksichtigt wird. Die übergeordnete Lage des Terminals muss sowohl für den LWK-Transit als auch für den Binnenverkehr über die Gotthardroute geeignet sein. Zudem ist eine möglichst direkte strassenseitige Anbindung an die entsprechenden Autobahn-routen anzustreben.

Auf Grund der primären Funktion der Kurz-RoLa als Ersatz für den gesperrten Strassentunnel am Gotthard wird der Untersuchungsperimeter für mögliche Standorte im Norden auf den Raum südlich der Linie Olten – Brugg – Zürich beschränkt.

Die aktuelle Studie basiert auf den Grundlagen, Planungsprämissen und Resultaten in [1] sowie der darin berücksichtigten Studie zur Kurz-RoLa von SMA [2].

Im Synthesebericht [1] wird im Basisszenario davon ausgegangen, dass das Verlagerungsziel betreffend des alpenquerenden Schwerverkehrs in der Schweiz nicht erreicht wird (ca. 1.3 Mio. statt 0.65 Mio. LW pro Jahr). Daraus wird eine erforderliche Verladekapazität von stündlich drei Kurz-RoLa-Trassen abgeleitet.

In [2] wird für dasselbe Szenario (Verlagerungsziel nicht erreicht) im Sinne einer Auslotung der Möglichkeiten ein Fahrplankonzept mit stündlich vier Kurz-RoLa-Trassen Rynächt – Biasca aufgezeigt (Szenario 2, Variante 5). Dabei ist berücksichtigt, dass das Verfehlen des Verlagerungsziels beim übrigen Transitgüterverkehr auf der Schiene zu einem Minderbedarf an Trassen führt: Dort werden bis ca. 2024 voraussichtlich nur vier der sechs stündlich auf der Gotthard-Achse zur Verfügung stehenden Güterzugtrassen benötigt.

Aus diesen Grundlagen ergibt sich für die aktuelle Studie ein Trassenbedarf von vier Nord-Süd-Güterzügen und drei Kurz-RoLa-Zügen (je Stunde und Richtung).

Von den SBB werden gegenüber [2] aktualisierte und Richtung Norden erweiterte Fahrplangrundlagen zur Verfügung gestellt [3].

3. Anforderungen an den Terminalstandort und die Fläche

3.1 Mengengerüst und Elemente des Terminals

Zunächst sind die für die Verladeanlage gültigen Mengen, Elemente und Masse festzulegen, um anschliessend die Anforderungen an die Fläche definieren zu können.

Folgende Mengen sind in Anlehnung an den Synthesebericht [1] von der Verladeanlage zu bewältigen:

- Züge der RoLa pro Stunde und Richtung: 3 (2+1)
- Zuglänge: 610 m (je 2 Loks, Rampenwagen und Begleitwagen sowie 25 Verladewagen)
- max. Anzahl Lastwagen pro Zug: 25
- max. Anzahl Lastwagen pro Stunde und Richtung: 75
- max. Anzahl wartender Lastwagen (an Spitzentagen): rund 200

Bahnseitig ergeben sich aus den Annahmen folgende Rahmenbedingungen für den Platzbedarf:

- Verlad seitwärts, Typ Biasca (d.h. keine Ausziegleise)
- ohne Abbrems- resp. Beschleunigungsgleis
- 5 Verladegleise inkl. Rampen: 45 x 650 m
- Länge Weichenfächer: 350 m
- Länge Anschlussgleis: 100 m

Strassenseitig sind folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

- Flächenbedarf für einen LKW: 20m x 4 m = 80 m²
- Warteraum für 200 LKW: 16'000 m²
- Breite einer Fahrspur: 3.5 m
- Pfortneranlage Lastwagen, interne Fahrspuren und Rangierflächen

Daraus ergibt sich ein Flächenbedarf für die Verladeanlage inkl. Anbindung von insgesamt rund 60'000 m².

3.2 Anforderungen an den Standort des Terminals

Der Terminalstandort soll basierend auf den vorgängig genannten Eckwerten folgende Anforderungen so weit wie möglich erfüllen.

| Element | Anforderung |
|---------|---|
| Schiene | <p>Trassierung RoLa-Züge</p> <p>Fahrplantechnische Fahrbarkeit der RoLa-Züge mit folgenden Eckwerten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kurz-RoLa Biasca – GBT – neuer Verladeterminale nördlich Rynächt – 3 RoLa-Züge pro Stunde und Richtung, Verteilung über die Stunde 2+1 – Höchstgeschwindigkeit RoLa-Züge von 100 km/h (konventionelles, verfügbares Rollmaterial) – A Niveau Anbindung des Terminals, somit Abkreuzung der Gegenrichtung bei Ein- oder Ausfahrt mit den entsprechenden Trennzeiten – Keine Änderungen an den Fahrlagen des Fern- und Regionalverkehrs mit Auswirkungen auf den Fahrplan – Keine oder höchstens kleine Anpassungen an der bestehenden Bahninfrastruktur |
| | <p>Anschlussgleis</p> <ul style="list-style-type: none"> – direktes, kurzes und baulich leicht realisierbares Anschlussgleis an die Stammstrecke à Niveau – zu vermeiden sind Gefälle, Hindernisse, Querungen von Strassen, Gewässern etc. |
| Strasse | <p>Lage für Transit</p> <ul style="list-style-type: none"> – gute Lage für den Transitverkehr Basel – Chiasso, somit Standort an einer aus Richtung Basel kommenden Autobahn |
| | <p>Lage für Binnenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – geringer Umwegverkehr für nationalen Verkehr über die Gotthardroute, d.h. insbesondere für Quellverkehr aus den Regionen Zürich, Bern und Zentralschweiz |
| | <p>Anbindung Strassennetz / Zufahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> – kurze Distanz zum nächsten Autobahnanschluss – ohne Ortsdurchfahrten |
| Fläche | <p>Grösse</p> <ul style="list-style-type: none"> – ca. 60'000 m² – Zuschnitt berücksichtigt Länge für Gleisanlagen von ca. 1.1 km |
| | <p>Eingriffe</p> <ul style="list-style-type: none"> – unbebautes, ebenes Gelände – wenig Anpassungsbedarf an Infrastrukturen wie Strassen, Hochspannungsleitungen – keine Gewässer und möglichst geringe Zerschneidung von Kulturland |

Tabelle 1 Anforderungen an den Terminalstandort

Im Übrigen sind weitere, bereits zum jetzigen Zeitpunkt absehbare Risiken bezüglich des Standorts zu minimieren.

4. Standorte

4.1 Kapazitäten der Bahnstrecken

In einem ersten Schritt werden auf dem Schienennetz konfliktfreie Trassen für die über Rynächt hinaus verlängerte Kurz-RoLa gesucht.

Mit der Verlängerung nach Norden entfällt in Rynächt, also unmittelbar beim Nordportal des GBT, der Abkreuzungskonflikt bei der Ausfahrt aus dem Terminal für die in Richtung Süden fahrenden RoLa-Züge. Dies erleichtert die Trassensuche im Tunnel inkl. der Anbindung des Terminals Biasca. Eine weitere Erleichterung bei der Trassensuche bringt die Reduktion auf drei Trassen pro Stunde und Richtung gegenüber vier Trassen in der zu Grunde liegenden Studie [2] (vgl. Kapitel 2). Insbesondere kann damit die Umleitung von stündlich zwei Güterzügen über die Gotthard-Bergstrecke sowie die Rückführung der dafür benötigten zusätzlichen Lokomotiven entfallen.

Richtung Norden erhöht sich andererseits jedoch die Komplexität bei der Trassensuche durch die gegenüber dem GBT zusätzlichen Züge im Fern- und Regionalverkehr (IR über Bergstrecke sowie S-Bahnen ab Erstfeld und Brunnen).

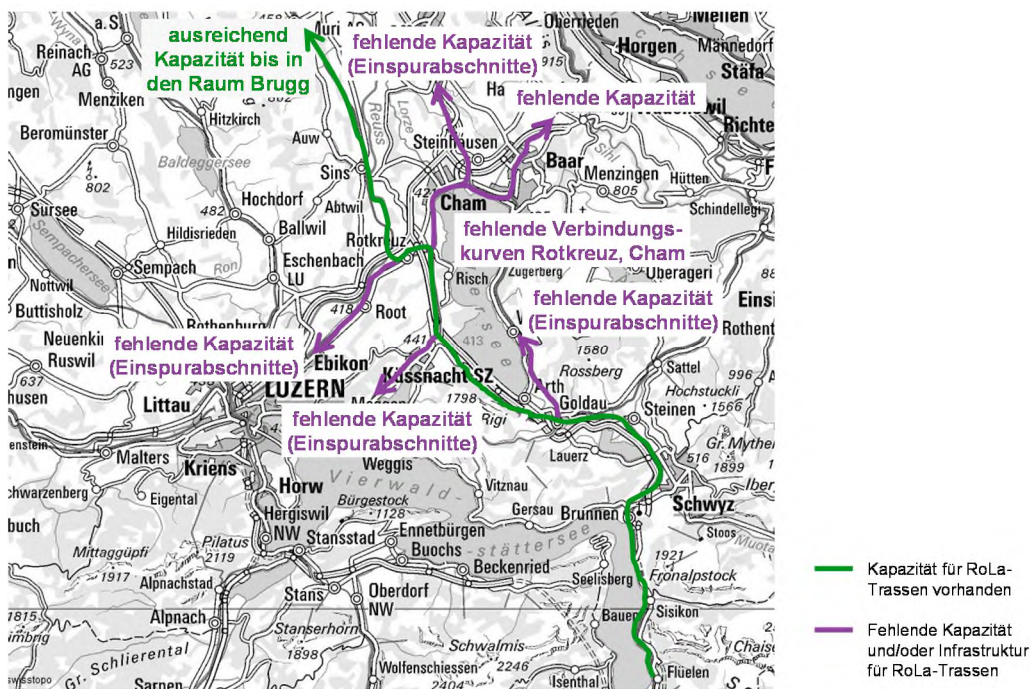


Abbildung 1 Kapazität der Bahnstrecken für die über Rynächt hinaus verlängerten RoLa-Trassen

Der einzige Bahnkorridor mit genügend Kapazität für drei Kurz-RoLa-Trassen ist Rynächt – Arth-Goldau – Rotkreuz – Brugg. Weil von den auf dem Nord-Süd-Korridor in diesem Zeithorizont zur Verfügung stehenden sechs Güterzugtrassen bis ca. 2024 nur vier benötigt werden (vgl. Kapitel 2), stehen zwei Trassen davon für die Kurz-RoLa zur Verfügung. Die noch erforderliche dritte Kurz-RoLa-Trasse lässt sich auf diesem Streckenabschnitt zusätzlich trassieren.

Im Anhang 1 zu diesem Bericht ist die Streckengrafik für die Systemstunde mit den bis vor Brugg verlängerten RoLa-Trassen (orange) enthalten.

Alle übrigen möglichen Bahnstrecken in der Zufahrt zum Gotthard weisen zu wenig freie Kapazitäten auf:

- Arth-Goldau – Walchwil – Zug – Zürich
- Immensee – Küssnacht – Luzern
- Rotkreuz – Ebikon – Luzern
- Rotkreuz – Cham – Zug – Zürich
- Rotkreuz – Cham – Affoltern a. A. – Limmattal

Für die beiden zuletzt genannten Strecken fehlt neben der ungenügenden Kapazität zudem auch die Möglichkeit von direkten Zugfahrten: Auf der Strecke Rotkreuz – Cham – Zug fehlt eine Verbindungskurve in Rotkreuz und auf der Strecke Rotkreuz – Cham – Affoltern a.A. – Limmattal zusätzlich ein Verbindungsgleis in Cham.

4.2 Potenziell geeignete Flächen

Entlang des oben genannten Bahnkorridors werden Freiflächen für das Verladeterminal gesucht, welche auch strassenseitig gemäss den Anforderungen gut für den Binnen- und Transitverkehr gelegen sind. Hierbei stehen zwei Untersuchungsräume an den Schnittstellen des Bahnkorridors mit dem Autobahnnetz im Vordergrund:

- Raum Brugg – Wohlen an der A3 und der A1
- Raum Sins – Rotkreuz – Schwyz mit Zufahrt von Norden über A4 und A14

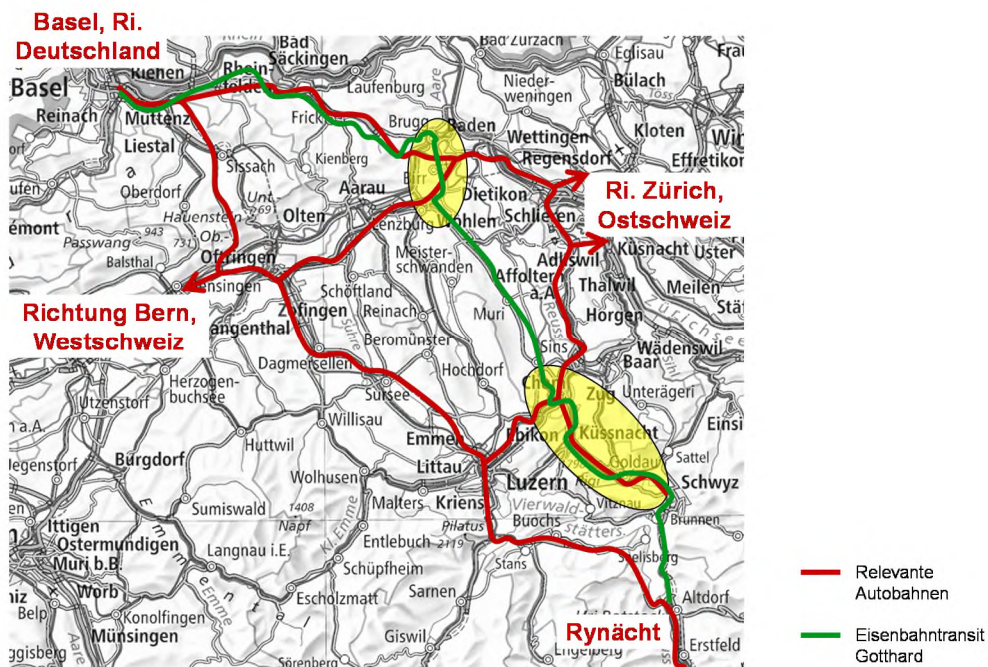


Abbildung 2 Untersuchungsschwerpunkte für Standorte an den Schnittstellen Bahn/Autobahn

Standorte im Raum Brugg/Wohlen weisen gegenüber jenen im Raum Sins/Rotkreuz/Schwyz den Nachteil auf, dass sie für den Binnenverkehr aus dem Raum Zentralschweiz eine Umwegfahrt erforderlich machen.

Innerhalb der genannten Untersuchungsräume werden potenzielle Standorte identifiziert, welche die Flächenanforderungen bestmöglich erfüllen sowie gute Anschlussmöglichkeiten an das Strassen- und Schienennetz ermöglichen. Grundlage für die Suche bilden die Landeskarten sowie Luftaufnahmen. Verfügbarkeit, Zonenkonformität und technische Eignung werden nicht geprüft.

Die folgenden fünf Standorte erfüllen diese Anforderungen potenziell:

- **Birr** zwischen Birr und Mägenwil, östlich der Bahnlinie
- **Hendschiken** zwischen Hendschiken und Dottikon, westlich der Bahnlinie
- **Oberrüti** zwischen Oberrüti und Rotkreuz, westlich der Bahnlinie
- **Risch** zwischen Meierskappel und Rotkreuz, östlich der Bahnlinie
- **Steinen** zwischen Steinen und Seewen, westlich der Bahnlinie

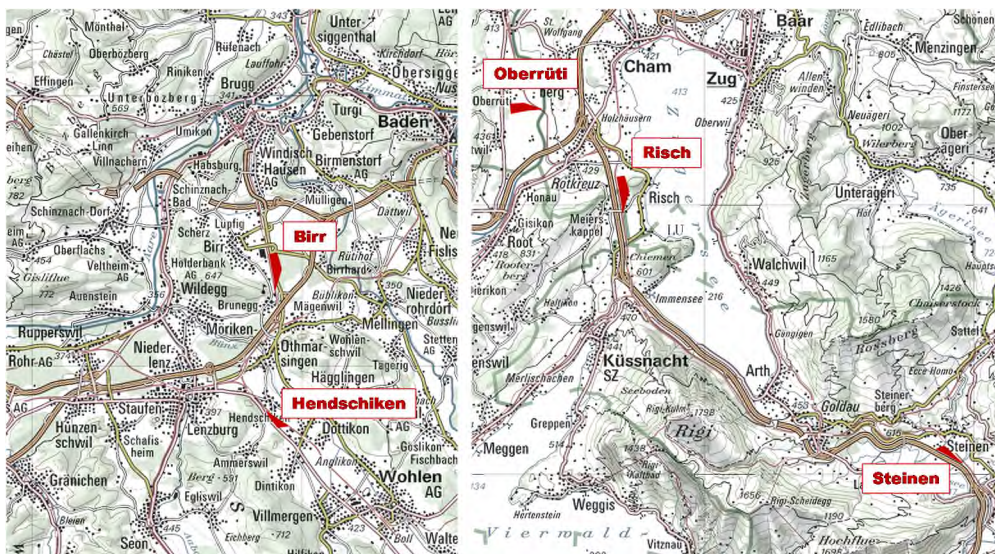


Abbildung 3 Übersichtskarte untersuchte Standorte

Die Distanz zum Autobahnanschluss Brugg (A3) beträgt rund 2 km, jene zum Anschluss Mägenwil (A1) ebenfalls 2 km, jeweils über eine Verbindungsstrasse ausserorts.

Die Ein- und Ausfahrten der Züge auf die Strecke erfordern voraussichtlich kleinere Anpassungen an den Güterverkehrsstrassen und es bestehen Konflikte mit dem Regionalverkehr in der Hauptverkehrszeit, welche aber voraussichtlich lösbar sind. Eine Anpassung des Regionalverkehrs ist von Seiten des Kantons Aargau zur Zeit in Diskussion. Die Beurteilung stützt sich auf die von den SBB bereitgestellten Angaben zum Regionalverkehr ohne genannte Anpassungen.

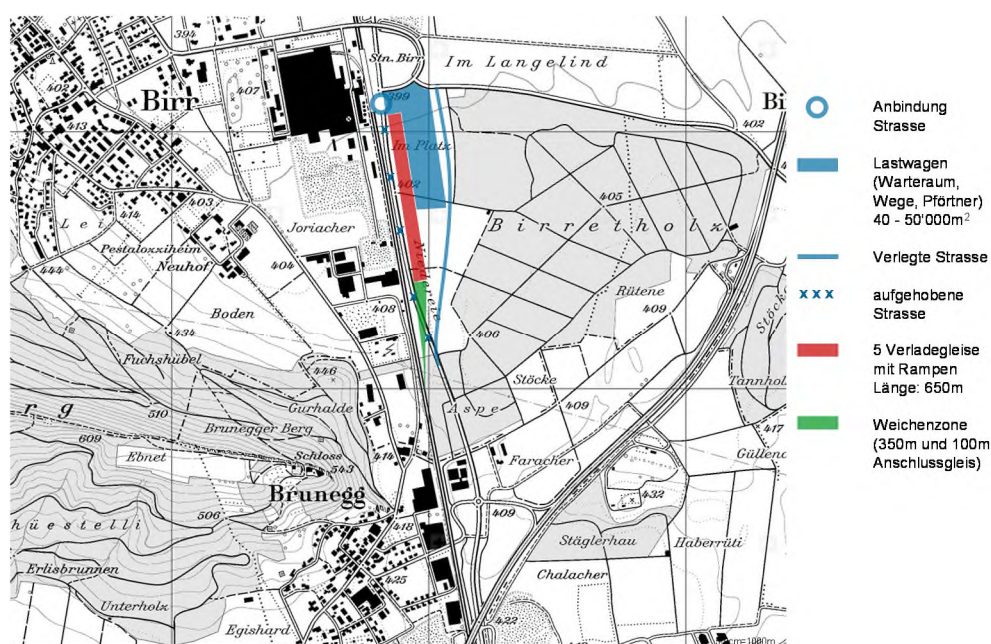


Abbildung 5 Groblayout für den Terminalstandort Birr

Die Lenzburgerstrasse zwischen den Anschlüssen Mägenwil und Brugg wird vom Terminal tangiert. Um eine Querung im Bereich des Weichenfächers zu vermeiden, muss sie im Bereich des Terminals verlegt werden, wobei sie teilweise als Zufahrt für das Terminal verwendet werden könnte. Ansonsten werden keine bestehenden Bauten und nur vereinzelt Feldwege beeinträchtigt.

Detailliert zu klären sind die eher knapp erfüllte Mindestlänge und die Realisierbarkeit des Anschlussgleises, welches ein Waldstück tangiert.

Westlich der Gleise wird bereits heute ein Terminal für den unbegleiteten kombinierten Verkehr betrieben. Möglicherweise können Synergien genutzt werden.

4.3.2 Henschiken

Der potenzielle Standort liegt zwischen Henschiken und der Station Dottikon-Dintikon westlich der Bahnlinie Othmarsingen – Rotkreuz (– Gotthard).

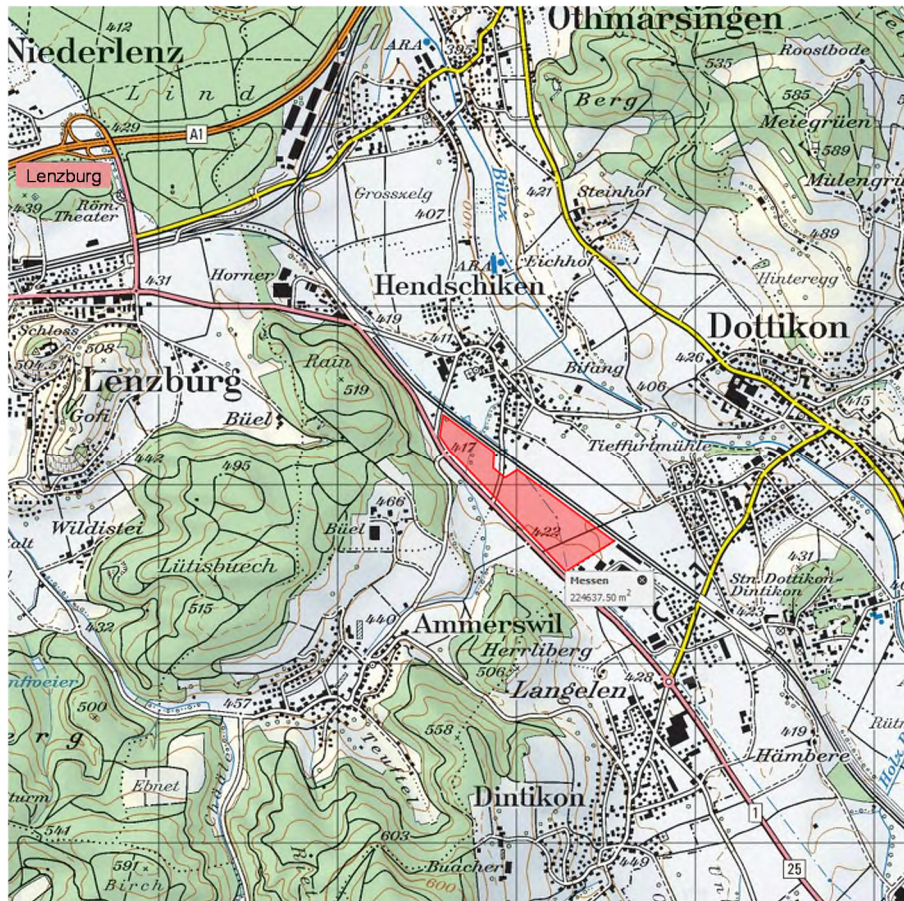


Abbildung 6 Situation Standort Henschiken

Der Standort ist über die Hauptstrasse Lenzburg – Dintikon vom Anschluss Lenzburg (A1) in 3 km Distanz ausserorts erreichbar. Der Standort ist eben und mit bis zu 230'000 m² Fläche und 1.2 km Länge ausreichend gross.

Die Ein- und Ausfahrten der Züge auf die Strecke erfordern voraussichtlich kleinere Anpassungen an den Güterverkehrsstrassen und es bestehen Konflikte mit dem Regionalverkehr zur Hauptverkehrszeit, welche aber voraussichtlich lösbar sind.

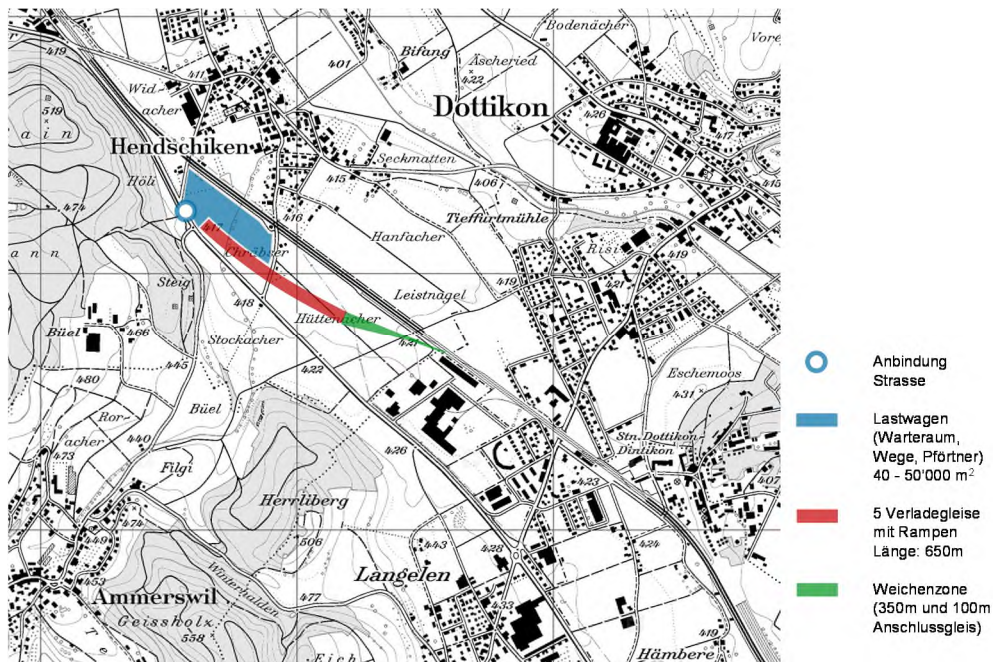


Abbildung 7 Groblayout für den Terminalstandort Henschiken

Die Fläche direkt entlang der Bahnlinie ist auf Grund der Bebauung nicht in der ganzen Länge nutzbar. Deshalb müssen das Anschlussgleis, der Weichenfächer und die Verladegleise von den bestehenden Gleisen abgesetzt werden, was die Zerschneidung von Kulturland zur Folge hat.

Die Verbindungsstrasse (Dintikerstrasse) von Henschiken wird unterbrochen, resp. muss verlegt werden. Eine Hochspannungsleitung wird unterquert und es werden einzelne Feldwege tangiert.

Der Standort befindet sich in relativ kurzer Entfernung zum Siedlungsgebiet von Henschiken.

Der Strassenanschluss kann am nördlichen Ende an die Bünztalstrasse erfolgen.

4.3.3 Oberrüti

Der potenzielle Standort Oberrüti liegt zwischen Oberrüti und Rotkreuz, westlich der Bahnlinie Othmarsingen – Rotkreuz (– Gotthard).

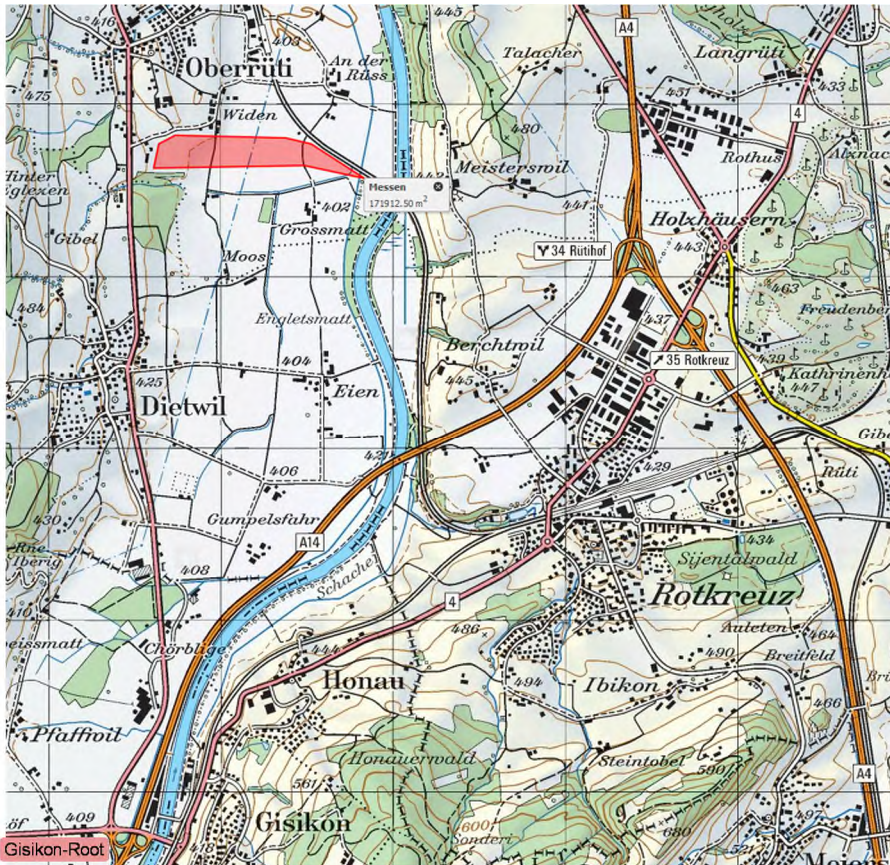


Abbildung 8 Situation Standort Oberrüti

Die Fläche mit einer Gesamtlänge von 1.2 km und mit mindestens 180'000 m² zwischen der Bahnlinie und der Verbindungsstrasse zwischen Oberrüti und Dietwil erfüllt die Grössenanforderungen. Am westlichen Ende ist ein leichtes Gefälle vorhanden.

Nicht optimal ist die Anfahrt ab dem Autobahnanschluss Gisikon-Roth (A14) in rund 4.5 km Entfernung, welche innerorts durch die Ortschaft Dietwil führt und eine kurze Erschliessungsstrasse erfordert.

Die Ein- und Ausfahrten der Züge auf die Strecke erfordern voraussichtlich kleinere Anpassungen an den Güterverkehrsstrassen, was aber als unkritisch beurteilt werden kann.

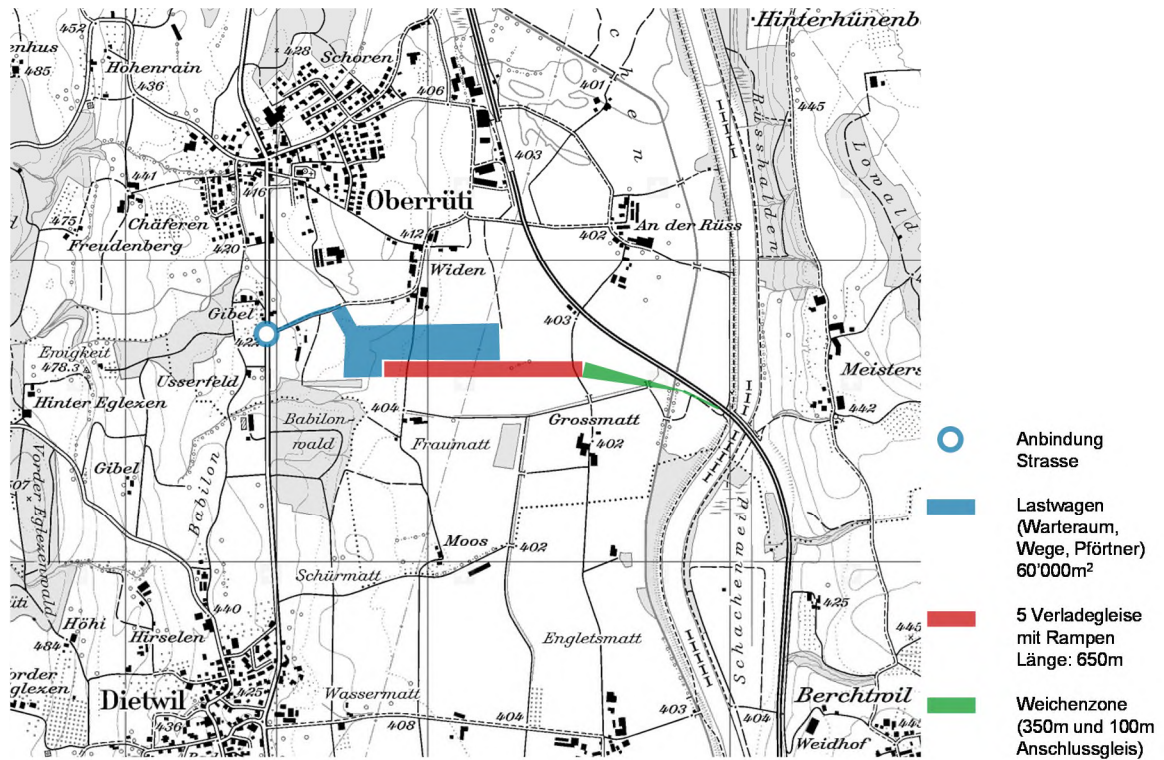


Abbildung 9 Groblayout für den Terminalstandort Oberrüti

Um möglichst gerade Umschlaggleise zu erhalten, muss das Terminal in Ost-West-Richtung, d.h. quer zur Bahnlinie angelegt werden. Damit wird Kulturland zerschnitten.

Der Standort tangiert wenige Feldwege, wird von einer Hochspannungsleitung gequert und befindet sich relativ nahe an einer Siedlung (Widen, Oberrüti).

4.3.4 Risch

Der potenzielle Standort Risch liegt zwischen Rotkreuz und Meierskappel, östlich der Bahnlinie Rotkreuz – Arth-Goldau (– Gotthard).

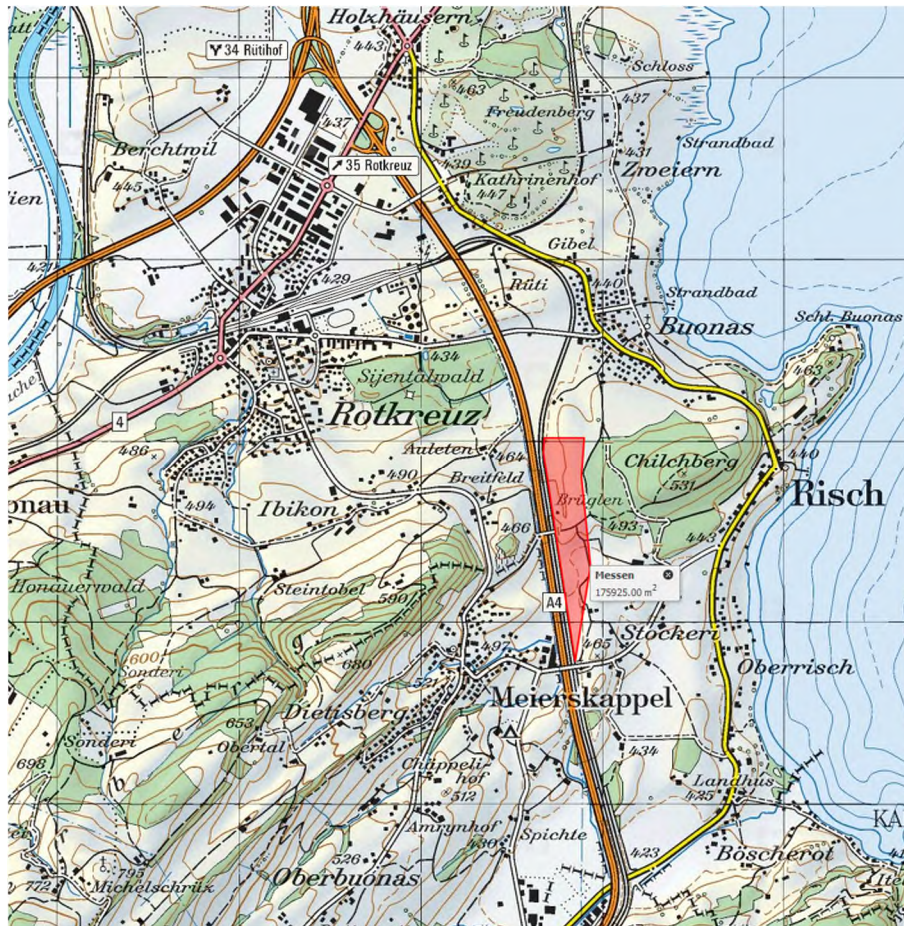


Abbildung 10 Situation Standort Risch

Die mögliche Fläche erstreckt sich entlang der Bahnlinie und ist mit einer Gesamtlänge von 1.2 bis 1.4 km und mit bis zu 180'000 m² ausreichend gross. Als grösste Schwierigkeit dürfte sich an diesem Standort das Gefälle erweisen. Das Gelände ist uneben und weist eine Höhendifferenz von bis zu 20 m auf die Gesamtlänge auf.

Der Strassenanschluss erfolgt über einen temporären Autobahnanschluss an die A4.

Die Ein- und Ausfahrten der Züge auf die Strecke sind unkritisch.

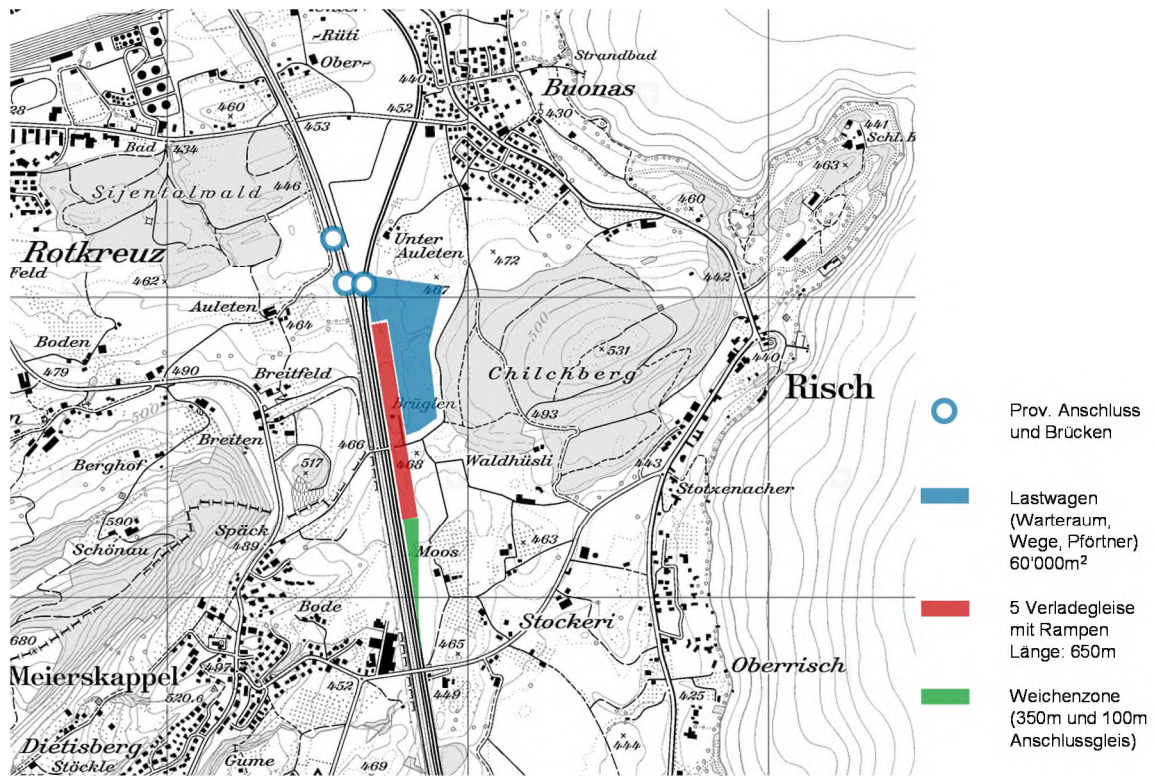


Abbildung 11 Groblayout für den Terminalstandort Risch

Das Anschlussgleis schliesst direkt nach der Brücke der Verbindungsstrasse Meierskappel – Risch an die Bahnstrecke an.

Der provisorische Autobahnanschluss ist zwar direkt und nicht mit Mehrverkehr für das übrige Strassennetz verbunden, jedoch auch entsprechend aufwändig, zumal von Norden kommend Autobahn und Bahnlinie mit einer temporären Brücke überquert werden müssen. LKW mit Start- oder Zielort südlich von Rotkreuz müssen via Autobahnanschluss Rotkreuz fahren, wenn nur der nördliche Halbanchluss erstellt wird. Im Bereich des provisorischen Autobahnanschlusses befindet sich eine Hochspannungsleitung.

Die Fläche der Anlage tangiert einen Feldweg und einen Schuppen.

Die Anlage kommt relativ schlank entlang der Bahnlinie zu liegen, wobei jedoch eine Böschung vorhanden ist. Nächste Siedlungen sind vergleichsweise weit entfernt.

4.3.5 Steinen

Der potenzielle Standort Steinen liegt zwischen Steinen und Seewen, westlich der Bahnlinie Arth-Goldau – Brunnen (– Gotthard).



Abbildung 12 Situation Standort Steinen

Die ebene Fläche erstreckt sich ab der Bahnlinie entlang der Autobahn A4

Der Standort ist mit bis zu 110'000 m² und einer möglichen Gesamtlänge von knapp 1.1 km insgesamt ausreichend gross.

Der Strassenanschluss erfolgt über einen provisorischen Autobahnanschluss an die A4.

Die Ausfahrt der drei RoLa-Züge aus dem Terminal ist als fahrplantechnisch kritisch zu beurteilen. Sie bedingt vsl. zusätzliche Massnahmen, wie ein zusätzliches mittiges Überholgleis auf der Strecke zwischen Terminalanbindung und Schwyz sowie Anpassungen am Regionalverkehrsfahrplan.

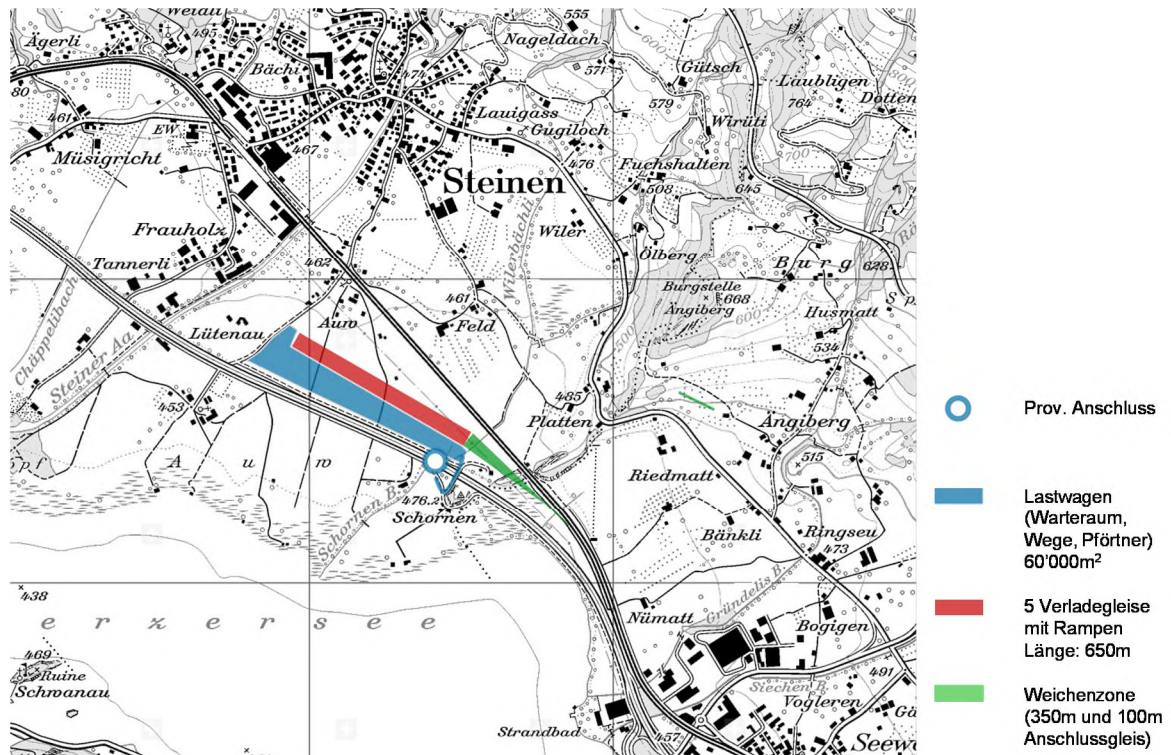


Abbildung 13 Groblayout für den Terminalstandort Stein

Um die erforderliche Länge der Gleisanlagen zu ermöglichen, muss das Anschlussgleis bereits vor dem Einschnitt bei Schornen beginnen, was eine Verbreiterung dieses Einschnitts erfordert. Die Fläche der Anlage tangiert ansonsten zwei Feldwege.

Der provisorische Autobahnanschluss ist zwar direkt und nicht mit Mehrverkehr für das übrige Strassennetz verbunden, jedoch auch entsprechend aufwändig. Von Norden kommend muss die Autobahn mit einer temporären Brücke überquert werden (die existierende Brücke ist möglicherweise nicht ausreichend tragfähig). LKW mit Start- oder Zielort südlich von Arth-Goldau müssen über den Autobahnanschluss Goldau fahren, wenn nur ein nördlicher Halbanchluss gebaut wird.

Im Bereich der Gleisanlage verläuft eine Hochspannungsleitung.

5. Zusammenfassung

5.1 Übersicht Standorte

Die Eignung der potenziellen Standorte bezüglich der Anforderungen ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst und offene Punkte, resp. bereits erkennbare Risiken werden darin genannt.

| Standort / Kriterium | Birr | Henschiken | Oberrüti | Risch | Steinen |
|---|--|--|--|--|---|
| Schiene Trassierung RoLa-Züge | Abstimmung mit RV in HVZ erf. | Abstimmung mit RV in HVZ erf. | Ok | Ok | Kritisch |
| Schiene Anschlussgleis | Direkt, Wald | Direkt | Direkt | Direkt | Direkt, Einschnitt |
| Strasse Lage für Transit | A3, A1 ok | A1 ok | A14 ok | A4 ok | A4 ok |
| Strasse Lage für Binnenverkehr | Umweg f. Raum Zentral-CH | Umweg f. Raum Zentral-CH | Kurze Umwege Raum Zentral-CH | Kurze Umwege Raum Zentral-CH | Kurze Umwege Raum Zentral-CH |
| Strasse Anbindung Netz / Zufahrt | 1-2 km auf Verbindungs- strasse ausserorts | 3 km auf Verbindungs- strasse ausserorts | 4.5 km auf Verbindungs- strasse, Ortsdurchfahrten; zusätzliche Anschlussstrasse | <1 km mit temp. Autobahn- Anschluss; von Süd Wenden via Anschluss Rotkr. | < 1 km mit temp. Autobahn- Anschluss, von Süd evtl. separate Zufahrt |
| Fläche Eingriffe | Verlegung Strasse, Wald tangiert | Unterbrechung Strasse, Feldwege, Zerschneidung Kulturland | Unterbrechung Feldwege, Zerschneidung Kulturland | unebene Fläche: evtl. grössere Erbewegungen, Unterbrechung Feldweg | Verbreiterung Einschnitt, Unterbrechung Feldwege |
| Risiken / offene Punkte (allg.: Akzeptanz, Baugrund, Schutzgebiete, Lärmempfindlichkeit, Zonenplan, etc.) | | Unterbrechung Strasse, Zerschneidung, Hochspannungs- leitung | Ortsdurchfahrten, Zerschneidung, Hochspannungs- leitung | Kosten Anschluss A4, Brücke Bahn und Autobahn, unebene Fläche, Hochspannungs- leitung | Fahrplan, Kosten Anschluss A4, Brücke Autobahn, Einschnitt, Hochspannungs- leitung |

Zielerfüllung
■ schlecht
■ mässig
■ gut

Tabelle 2 Übersicht Bewertung der Standorte nach Kriterien.

Für alle Standorte bestehen ganz allgemein offene Fragen, resp. Realisierungsrisiken bezüglich anderer geplanter Nutzungen, Vereinbarkeit mit Nutzungsplanung, Eignung Baugrund, tangierte Schutzgebiete, Lärmempfindlichkeit, Akzeptanz, etc.

5.2 Fazit

Auf Grund der bisher untersuchten Eignungskriterien sind mehrere Standorte nördlich von Rynächt für ein Terminal des LKW-Verlads durch den GBT während der Sanierung des Gotthard Strassentunnels denkbar. Die Standorte sind bezüglich der genannten Risiken zu vertiefen.

Die nördlich gelegenen Standorte im Raum Othmarsingen – Brugg (Birr und Henschiken) weisen den Nachteil von Umwegen für LKW von und nach der

Zentralschweiz auf, deren Flächen sind aber geeignet und strassenseitig gut erreichbar. Die Trassierung der RoLa-Züge bis zum Terminal ist voraussichtlich lösbar, allerdings befinden sich die künftigen Angebote des Regionalverkehrs im Freiamt noch in Abklärung. Hier besteht Abstimmungsbedarf.

Von den Standorten im Raum Zentralschweiz mit weniger Umwegen für den Binnenverkehr (Oberrüti, Risch und Steinen) steht der Standort Risch im Vordergrund. Die Anbindung und Erreichbarkeit von Seite Strasse und Schiene ist gegeben. Allerdings ist die Eignung des unebenen Geländes, resp. der Aufwand für Geländekorrekturen vertieft zu prüfen.

Die Standorte Oberrüti und Steinen weisen Schwierigkeiten bezüglich strassenseitiger Anbindung (Ortsdurchfahrt) beziehungsweise Trassierung der RoLa-Züge auf, wodurch sie vorerst nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden können.

Bei einer Vertiefung der Standortwahl – auch im Vergleich zum Standort Rynächt – sind zudem weitere Kriterien zu berücksichtigen, u.a. die bahnseitigen Betriebskosten, welche mit zunehmender Distanz und Fahrzeit steigen (zusätzliche Zug-Kilometer, zusätzliche Kompositionen).

17.12.2012 / rk, abe

T:\1859-Kt. UR, RoLa Gotthard\L2 Ergebnisse\L22 Berichte\Bericht-Verlängerung RoLa_2-00.docm

6. Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Kapazität der Bahnstrecken für die über Rynächt hinaus verlängerten RoLa-Trassen | 5 |
| Abbildung 2 | Untersuchungsschwerpunkte für Standorte an den Schnittstellen Bahn/Autobahn | 7 |
| Abbildung 3 | Übersichtskarte untersuchte Standorte | 8 |
| Abbildung 4 | Situation Standort Birr | 9 |
| Abbildung 5 | Groblayout für den Terminalstandort Birr | 10 |
| Abbildung 6 | Situation Standort Hendschiken | 11 |
| Abbildung 7 | Groblayout für den Terminalstandort Hendschiken | 12 |
| Abbildung 8 | Situation Standort Oberrüti | 13 |
| Abbildung 9 | Groblayout für den Terminalstandort Oberrüti | 14 |
| Abbildung 10 | Situation Standort Risch | 15 |
| Abbildung 11 | Groblayout für den Terminalstandort Risch | 16 |
| Abbildung 12 | Situation Standort Steinen | 17 |
| Abbildung 13 | Groblayout für den Terminalstandort Steinen | 18 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabelle 1 | Anforderungen an den Terminalstandort | 4 |
| Tabelle 2 | Übersicht Bewertung der Standorte nach Kriterien | 19 |

Anhänge

| | |
|----------------------|---|
| Streckengrafik | 1 |
|----------------------|---|

Literaturverzeichnis

- [1] Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Strassen ASTRA und Bundesamt für Verkehr BAV: Sanierung Gotthard-Strassentunnel Rollende Landstrasse (RoLa), Synthesebericht Zusatzabklärungen zum Bericht des Bundesrates vom 17. Dezember 2010, Stufe Projektstudie; Projekt-Nr. 080082; 23. Januar 2012
- [2] SMA und Partner AG: Sanierung Gotthard Strassentunnel: Fahrplan- und Kapazitätsprüfung für eine RoLa im Basistunnel; Version 2-00; 16. November 2011
- [3] SBB-I: Datenbankauszug Viriato vom 12.11.2012, Szenario 3-1-4023 I-FN-FPA-3-1-U118479-TILO auf Basis BeNe23 Variante 1

