



CH-3003 Bern, ASTRA

Herr
Volker Goebel
Gersauerstrasse 85
6440 Brunnen

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: Q044-1155/Occ
Sachbearbeiter/in: Claudia Ochs
Bern, 31. Januar 2017

- 1.) und es ist trotzdem nur „Unsinn“ dabei herausgekommen - teurer, gefährlicher und sinnloser 980 Mio. SFr Unsinn der gar keine Mehr-Kapazität bringt. (0 %)
- 2.) einen Vor-Entwurf kann man auf richtige Normen hin anpassen. Der Vor-Entwurf enthält bereits sehr ordentlich dimensionierte Abluft- und Werkleitungs-Kanäle, Die beiden extra Fahrspuren für die Rettungsfahrzeuge sind auch bereits drin, die Fluchtleitern alle 40 Meter sind mit Sicherheit zahlreicher als im Vorschlag des Bau- ? departements SZ vorgesehen !

Tunnelplanung

Sehr geehrter Herr Goebel

Mit zahlreichen E-Mails haben Sie Frau Bundespräsidentin Leuthard, dem Bundesamt für Strassen und dem Bundesamt für Verkehr einen Vorschlag für eine kombinierte Tunnelvariante Strasse/Bahn am Axen unterbreitet. Stellvertretend für alle Adressaten nehmen wir kurz Stellung zu Ihrem Vorschlag.

2009 hat der Bundesrat das Generelle Projekt „N4, Neue Axenstrasse“ genehmigt. Ende 2014 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. Die vorgeschlagene Lösung ist das Resultat einer langen und sorgfältigen Projektierung durch die zuständigen Stellen und basiert auf den entsprechenden Rechtsgrundlagen.

Die von Ihnen vorgeschlagene Kombination des Projekts "N4, Neue Axenstrasse" mit einem Bahntunnel lässt sich hingegen aus mehreren Gründen nicht realisieren. Ihr Vorschlag missachtet insbesondere die Normanforderungen und widerspricht wesentlichen Prinzipien der Risikominderung und Ereignisbewältigung. So fehlen beispielsweise Abluft- und Werkleitungs Kanäle, Möglichkeiten zur Bildung einer Rettungsgasse für die Blaulichtorganisationen sowie sichere Fluchtwege für die Verkehrsteilnehmer.

Hinzu kommt, dass für das Projekt "N4, Neue Axenstrasse" und für das Projekt eines neuen NEAT-Axentunnels für die Bahn, welcher vom Bundesrat gemäss der Linienführung Uri Berg lang - Axen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, festgesetzt worden ist, in zeitlicher Hinsicht ein unterschiedlicher Realisierungshorizont besteht: Die Bauarbeiten für den Strassentunnel beginnen voraussichtlich 2019, im Jahr 2027 soll der Tunnel in Betrieb genommen werden. Die Realisierung des Bahntunnels dürfte wesentlich später, sicher aber nicht vor 2040 erfolgen. Nach der kürzlich erfolgten Inbe-

3.) Bei „ 66 Jahren Verspätung “ kommt es auf ein paar Jahre ja auch nicht mehr an !
Die Politik wird die Prioritäten neu setzen.

Bundesamt für Strassen ASTRA
Claudia Ochs
Postadresse: 3003 Bern
Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 463 92 72, Fax +41 58 463 23 03
claudia.ochs@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

OK

1.)

2.)

3.)

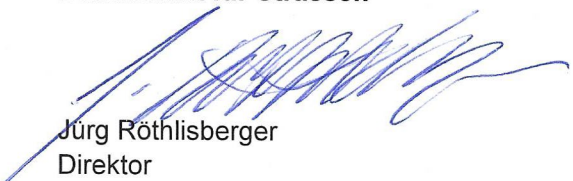
4.)
 triebnahme des Gotthard-Basistunnels kann festgestellt werden, dass sich das gewählte Tunnelsystem, die Anlagen für die Betriebslüftung sowie die Evakuierung von Reisenden bewähren. Diese Anforderungen gehen weit über jene in Ihrem Vorschlag hinaus. So ist es etwa völlig undenkbar, 1000 Passagiere eines vollbesetzten Zugs, welcher in Brand geraten ist, über Leitern in den Fahrraum des oberliegenden Strassentunnels zu evakuieren.

Unter diesen Umständen ist eine Kombination von Strassen- und Bahntunnel in einer Röhre nicht möglich.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und bitten Sie um Verständnis, dass wir weitere Schreiben in dieser Sache nur noch zur Kenntnis nehmen werden.

Freundliche Grüsse

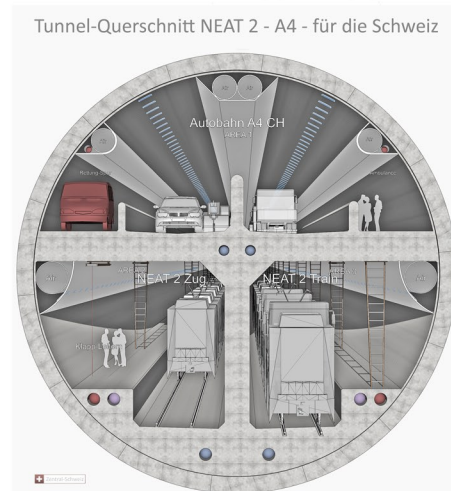
Bundesamt für Strassen


 Jürg Röthlisberger
 Direktor

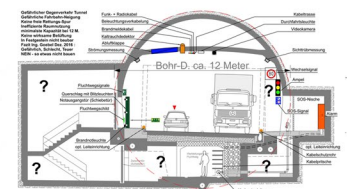
bitte gehen SIE jetzt in den Ruhestand !!
 sonst werden angezeigt werden, Amtsmissbrauch, falsche Aussagen, etc. etc.

Kopie an:

- GS UVEK, 3003 Bern
- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
- Herrn Ständerat Peter Föhn, Gängstrasse 38, 6436 Muotathal
- Herrn Regierungsrat René Bünter, Regierungsgebäude, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz



4.) Eine Vergleichbarkeit des vom Baudepartement SZ vorgelegten Tunnelquerschnitts ist in keiner Weise gegeben! Die beiden mir bekannten Tunnelbaupläne könnten unterschiedlicher gar nicht sein. - Ist das Frechheit oder Dummheit so zu argumentieren !!!



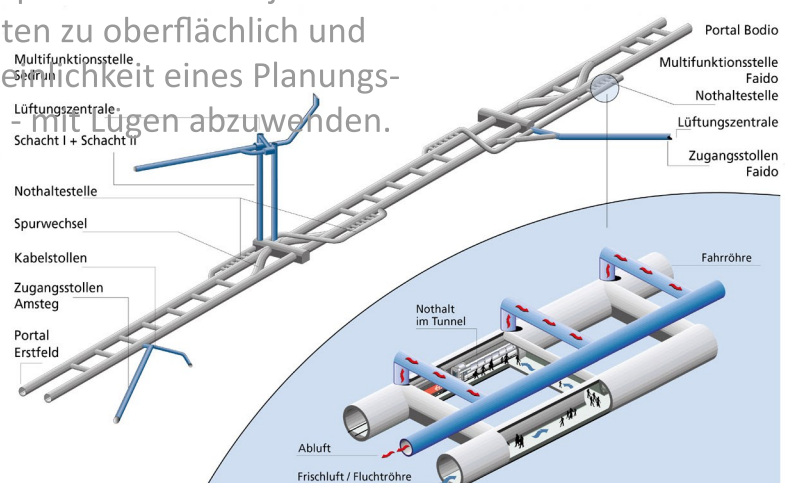
Besser eine Fluchtleiter alle 40 Meter, das sind Dutzende Fluchtwegöffnungen auf einem bahnsteinähnlichen Beton-Podest als, nur 20 Querschläge auf 57 Km wie beim Gotthard-B.-Tunnel !!!

SZ Idee
 zu
 GBT

Ihr Argumentation ist in keinerlei Hinsicht professionel - objektiv !
 Sie sind offenbar völlig überfordert, arbeiten zu oberflächlich und handeln gegen besseres Wissen um die Pernicklichkeit eines Planungsstops - den Sie mitzuverantworten haben - mit Lügen abzuwenden.

GBT = 0.4 Mrd. SFr / km !!! TEUER !

Mit besten Grüssen
 Volker Goebel
 Dipl.-Ing. / Architekt



Tunnel-Querschnitt 02.2017

NEAT2 - A4 - Axen Vorschlag

 Zentral-Schweiz

17.52 Meter Bohrungs-Durchmesser Bertha HK AG

Fest-Gestein CH

Wird überwiegend staubfest,
aber es gibt immer wieder
ger. "Unregelmässigkeit" die
Wandungs-Tübinge wie im
Bild abgezeigt nicht zulassen.

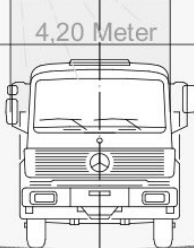
T-Wand-Verbau

Ansatz Tunnelbohrmaschine
mit Einbau von Tübingen.
Strich-Strichlinie zeigt die
neue österreichische Tunnel-
bauweise (nur wo notwendig).

BEREICH 1. OBEN

für den Bereichs-Wechsel im
Unfall-Brandfall > Bereichen
2 + 3 unten. Rettungs-Konzept.

AUTOBAHN A 4
Nord-Süd Fahrt
Tempo mit 100 km/h



Ist auch Notfall Spur
Kl. Einsatzfahrzeuge
Polizei, Rettungsdienst

Ist auch Notfall Spur
Einsatzfahrzeuge
Rettungsdienst, Polizei

Notaustritte alle
40 Meter für den
Bereichs-Wechsel
Das sind Brandschutz
Doppel-Klappen die
beidseitig offenbar
sein müssen...

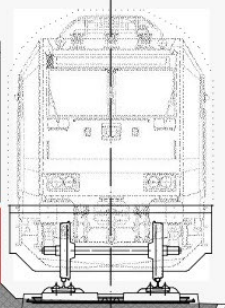
Möglichkeit zum Einbau von
Notaustritten (Schutzhäube) die
beidseitig offenbar sein
müssen. Nur mit Überdruck-System möglich.

BEREICH 2. UNTEN

für den Bereichs-Wechsel im Unfall-
Brandfall > Bereichs-Oben. Das ist
ein sehr valides Rettungs-Konzept.

NEAT-Bahn-Trasse

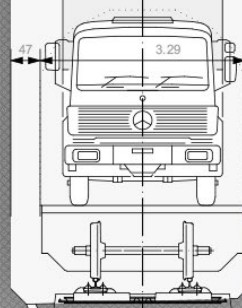
Geschwindigkeit bis 200 km/h PZ
Geschwindigkeit bis 150 km/h GZ



Spurweite ca. 1.43
Meter SBA, DB, EU

BEREICH 3. UNTEN

für den Bereichs-Wechsel im Unfall-
Brandfall > Bereichs-Oben. Das ist
ein sehr valides Rettungs-Konzept!



Spurweite ca. 1.43
Meter SBA, DB, EU

Die Not-Umsteige-
Leitern sind NICHT
aus Metall! Bitte!
Kunststoff nutzen!

**ENTWURFS-
Zeichnung 0.2.2**

Zeigt die Tunnel-Konstruktion
mit Ausbau - Schwerpunkt
"Rettungs-Wege-Planung"
NEAT2 - N4 - Axen - Tunnel
mit Hinweisen von Herr
Dipl.-Ing. Jörg Roethlisberger

Nutz-Durchmesser 16.00 Meter Innen