

nach wie vor für unerlässlich. Sie bezweifelt, dass das zunehmende Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren vom kombinierten Verkehr bewältigt werden kann. Sogenannte Reziprozitätsmassnahmen werden aus der Sicht der EG nicht ausgeschlossen, so z.B. dass schweizerische Lastwagen im EG-Raum nur noch mit 28 t statt wie bisher mit 40 t fahren dürften, was gegen das Völkerrecht verstossen würde.

Ziel der Verhandlungen mit der EG aus schweizerischer Sicht ist es, generell einen guten Zugang zum EG-Binnenmarkt zu erhalten. Die Schweiz muss sich daher bemühen, ebenbürtige Alternativen anzubieten. Durch verschiedene Kontakte auf der Ebene der Verkehrsminister wurde um Verständnis für unsere Situation, für das Geleistete und für die projektierten Alternativen im Transitverkehr geworben.

2. Strategien für den Huckepackverkehr

Der kombinierte Verkehr verbindet die Vorteile von Schiene und Strasse und ermöglicht leistungsfähige Transportketten, die sowohl ökonomischen wie auch ökologischen Erfordernissen gerecht werden könnten. Er zeichnet sich insbesondere aus durch geringe Belastung der Umwelt, niedrigen Energieverbrauch, wenig Raumbedarf, hohe Verkehrssicherheit und Entlastung der Strassen. Das Angebot für den kombinierten Verkehr muss noch wesentlich verbessert werden. Drei Etappen sind hier für vorgesehen.

In einer ersten Etappe (1991-1993) gilt es, durch Erhöhung der Tunnelprofile auf eine Eckhöhe von 3,80 m auf der Gotthardlinie und durch Einsatz neuen Rollmaterials die Kapazität im kombinierten Verkehr zu erhöhen. Preislich ist der kombinierte Verkehr - aufgrund der Verbilligung durch den Bund - attraktiv und mit den Kosten des Strassentransportes vergleichbar.

In einer zweiten Etappe (1995-1997) geht es um eine Uebergangslösung, die einen raschen Schienentransport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe ermöglicht. SBB und BLS wurden beauftragt, Vorschläge zu erarbeiten, damit die Schweiz bei den Verhandlungen mit der EG darlegen kann, welche Angebotsverbesserungen im kombinierten Verkehr innert nützlicher Frist möglich sind. Ein verkehrsgeographisch sinnvoller Korridor ist grundsätzlich sowohl auf der Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse als auch auf einer Umfahrroute via St-Maurice möglich. Eine neuerliche Ausweitung der Tunnels auf der Gotthardlinie ist jedoch innert nützlicher Frist nicht machbar, so dass diese Variante ausscheidet. Für die verbleibenden Varianten erarbeiten SBB und BLS Vorprojekte. Neben den technischen und betrieblichen Aspekten ist dabei auch die Wirtschaftlichkeit eines 4-m-Korridors zu prüfen. Gemäss Leistungsauftrag 1987 an die SBB wird der Huckepackverkehr dem gemeinwirtschaftlichen Bereich zugeordnet. Der Bund hat die SBB somit für die ungedeckten Kosten zu entschädigen. Terminals und Betriebsführung in den Nachbarländern bedingen schliesslich die Zustimmung der anschliessenden Staatsbahnen DB und FS.

Weil bei der Politik der Förderung des kombinierten Verkehrs auf längere Frist die jetzt bestehenden Schienenwege den zu erwartenden quantitativen und qualitativen Anforderungen des alpenquerenden Transitverkehrs nicht mehr genügen werden, plant die Schweiz gegenwärtig für eine dritte Etappe (2005-2010) den Bau einer Neuen Eisenbahnpenttransversale. Diese neue Transversale müsste dem Personen- und Güterverkehr dienen, und sie müsste insbesondere so geplant werden, dass Strassenverkehrsfahrzeuge aller gängigen Masse und Gewichte darauf verladen und in kurzer Zeit die Schweiz durchfahren können.