

Langfristig gibt es nur die Schiene

Solange es nicht möglich ist, Transporte über die grossen Alpentransversalen *auf der Strasse* vollständig zu verbieten oder strikte zu kontingentieren, muss etwas zur Entlastung der bestehenden Alpentunnels in der Schweiz, Oesterreich und Frankreich getan werden.

Die schreckliche Brandkatastrophe im Montblanc-Tunnel, wie auch die sich weit in den Norden auswirkenden kilometerlangen Warteschlangen und die besonders dadurch ausgelöste Luftverschmutzung sollten uns allen Warnung genug sein. Wenn heute in den betroffenen Regionen abgestimmt werden könnte, dann würde sich zweifellos eine grosse Mehrheit gegen Transporte auf der Strasse aussprechen. Aber eben, weder in Frankreich und Oesterreich, besonders in der EU, leider aber auch in der Schweiz haben die Verantwortlichen bisher den Mut zu einer solchen, vielleicht allzu radikalen, aber einzig wirksamen Lösung gefunden.

Dabei hätte es Bundesrat Leuenberger, der sich am Anfang der Verhandlungen des Landverkehrsabkommens wie David gegen Goliath wehrte und heute noch seine totale Treue zum verfassungsmässig verankerten Alpenschutz beschwört, in der Hand gehabt, eine echte Wendung auszulösen. Anstatt sich auf das *Flickwerk* von Transitabgaben, Subventionen und Kontingentierungen einzulassen, hätte er im Sinn und Geist der von seinem Vorgänger Bundesrat Ogi lancierten NEAT pickelhart an der These "Alpentransporte weg von der Strasse und nur noch auf der Schiene" festhalten sollen. Eine solche Haltung des Landes, auf das ein grosser Teil des europäischen Nord/Süd-Verkehrs angewiesen ist, hätte manchen anderen europäischen Staat zum Mitmachen veranlasst. Verschiedene Verlautbarungen, sogar aus der Zentrale in Brüssel, weisen eindeutig in diese Richtung.

Etwas allzu leichtfertig wird dazu gesagt, die Schiene, auch mit der NEAT und anderen Eisenbahn-Tunnels, werde nie-

mals alle Nord-Süd-Transporte in Europa bewältigen können. Dabei werden die Möglichkeiten einer der grossen Entwicklungen der Nachkriegszeit, nämlich die bis in alle technischen, administrativen und logistischen Details ausgeklügelten, sich für mehr als 80% aller Arten von Gütern eignenden *Containertransporte* übersehen. Schon heute wäre es gestützt auf die bestehenden Eisenbahnnetze möglich, nicht erst bei den Alpen, sondern schon lange vorher oder danach ein Netz von Auf- und Ablade-Punkten auszubauen, technisch mit informatisierten und vollautomatischen Systemen und entsprechenden ausgestalteten Containern zu versehen, sowie einen Zubringer- und Abholservice europaweit einzurichten. Eine Idee, die schon im Transportkomitee der alten OECE (die Europäische Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit) in Paris Ende der 50iger Jahre geprüft und entsprechende Vorschläge fast "pfannenfertig" vorbereitet worden waren. Damals entschieden sich die Politiker für die Strasse und gegen die Schiene, was dann zu dem *Schlamassel* führte, das wir heute haben.

In diesem Schlamassel bleibt nichts anderes übrig, als zwei Dinge zu tun :

Erstens im Sinne einer Notlösung und bis zu Beendigung der NEAT Entlastungsmöglichkeiten auf der Strasse zu schaffen, wozu auch die zweite Gotthard-Röhre, zusammen mit dem Ausbau anderer europäischer Strassentunnels gehört.

Parallel dazu sollten aber die schon bestehenden Möglichkeiten auf der Schiene, wie zum Beispiel die Linie über Modane in Frankreich oder der Lötschberg in der Schweiz, wieder aktiviert, durch bessere Auf- und Ablade-Installationen ergänzt und so ausgebaut werden, dass bis zur Fertigstellung der NEAT und anderer Eisenbahntunnels der Verkehr, zusammen mit den verbesserten Strassentunnels einigermaßen bewältigt und durch eine geschickte Dosierung, wer wo und wie (Strasse oder Schiene) die Alpen überqueren *darf*, gesamthaft zu ordnen und so wenigstens den heute bestehenden Wildwuchs einzudämmen! Das wäre natürlich viel schneller zu bewerk-

stelligen als der Bau des NEAT-Tunnels und würde so bis zu dessen Fertigstellung die dringend benötigte Schnaufpause für die dringendsten, wenn möglich europaweit greifenden Abhilfemassnahmen geben. Die Kosten dafür würden sich aber nur lohnen, wenn schon jetzt alle betroffenen Alpenländer *Schonzeiten* in Form striktester Verbote von Strassentransporte einführen würden. Aehnlich den Massnahmen, die heute in städtischen Agglomeratinen beim Erreichen der zulässigen Höchstwerte der Luftverschmutzung angewendet werden. Gleichzeitig wäre europaweit festzulegen, dass *auf die Dauer* die Transporte über die Alpen gleich wie diejenigen über das Meer zu behandeln wären, nämlich nur per Bahn oder Schiff und sich die Transporteure gefälligst darauf einrichten sollten. Etwas, das ihnen rein von der Logistik her keine Probleme bereiten sollte, weil sie ja die Erfahrung dazu von ihren Ueberseetransporten haben. Zusammen mit der EU sollte auch die Schweiz den Mut haben zu sagen, dass das Argument erhöhter Kosten und entgehender Gewinne nicht mehr sticht, weil die Situation einen Gefährlichkeitsgrad erreicht hat, bei der es um den Schutz eines höheren Rechtsguts geht als blosse gewinnorientierte Interessen.