

Die Rentabilität der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen hängt nicht von der Komplettierung des Gotthard-Strassentunnels ab

## Konkurrenzierung marginal

Jetzt ist es endlich offiziell: Eine Studie im Auftrag des Bundes kommt zum Schluss, dass die Komplettierung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre „höchstens einen marginalen Einfluss auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr haben wird“. Mit anderen Worten: Die Rentabilität der NEAT wird durch die Vollendung des Gotthard-Strassentunnels nicht in Frage gestellt. Somit kann auch keine Rede davon sein, dass der Bau der zweiten Röhre die von Volk und Ständen beschlossene Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene torpedieren wird.

Dank der vom Bundesamt für Strassen (Astra) bei der Forschungs- und Beratungsfirma Ecoplan in Auftrag gegebenen Studie „Auswirkungen von AVANTI auf die betriebswirtschaftliche Rentabilität der Bahnen“ können nun endlich zwei wesentliche Fragen im Zusammenhang mit dem Bau der zweiten Röhre am Gotthard-Strassentunnel beantwortet werden. Diese beiden Fragen wurden im Vernehmlassungsverfahren zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner (Gotthard-Strassentunnel/A2. Bau einer zweiten Röhre) gestellt und lauteten: „Wie beurteilen Sie die vom Volk beschlossene Verlagerungspolitik für den Güterverkehr im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau einer zweiten Röhre des Strassentunnels am Gotthard? Welche Auswirkungen sehen Sie dabei auf die Rentabilität der NEAT?“

Besagte Studie vom 23. Mai 2001 (!) gelangt diesbezüglich zu einem klaren Fazit: „Die geringfügigen durch AVANTI ausgelösten durchschnittlichen Reisezeitgewinne (zwischen Deutschland und Italien von rund 8 Minuten) haben keine spürbaren Auswirkungen auf die Verkehrsträgerwahl im alpenquerenden Güterverkehr. Auch ohne quantitative Berechnungen kann deshalb der Schluss gezogen werden, dass die durch AVANTI ausgelösten Ertragsausfälle im alpenquerenden Schienengüterverkehr, wenn überhaupt spürbar, sehr gering ausfallen werden.“

### **Alpenquerender Schienengüterverkehr: Produktivitätssteigerung entscheidend**

Gemäss Ecoplan-Studie sind die aufgrund der Komplettierung des Gotthard-Strassentunnels erwarteten durchschnittlichen Reisezeitgewinne zwischen Erstfeld und Airolo verglichen mit anderen existierenden Nadelöhren im In- und Ausland (Zoll, usw.) – denen insbesondere eine Gütertransitfahrt ausgesetzt ist – äusserst gering. Mit Sicherheit könne ausserdem gesagt werden, „dass die Frage, ob die bestehenden Produktivitätssteigerungspotenziale im alpenquerenden Schienengüterverkehr (z.B. Reduktion der Grenzaufenthaltszeiten, Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, generell höhere Reisegeschwindigkeiten) in den nächsten 15 Jahren realisiert werden können, für die Konkurrenzfähigkeit der

Schiene im alpenquerenden Güterverkehr um ein Mehrfaches entscheidender ist als der Ausbau der Strasse zwischen Erstfeld und Airolo“.

Auch beim Binnengüterverkehr sei insgesamt „nur mit einem geringen Effekt von AVANTI auf das Konkurrenzverhältnis zwischen Strassen- und Schienengüterverkehr zu rechnen“. Dies deshalb, weil „AVANTI die Kostenstruktur von Fahrten im Binnengüterverkehr für diejenigen Segmente, welche am ehesten in Konkurrenz zum Schienengüterverkehr stehen, nur höchst geringfügig beeinflusst“. Im Bereich der Güterfeinverteilung und bei Güterfahrten unter 50 Kilometern könne die Schiene höchstens in wenigen Einzelfällen gegenüber der Strasse konkurrieren.

## Personenverkehr auf der Schiene: Bescheidene Ertragsausfälle

Sehr aufschlussreich sind auch die Aussagen, welche die Studie zu den Auswirkungen der avanti-Initiative ([www.initiative-avanti.ch](http://www.initiative-avanti.ch)) auf die Personenverkehrsnachfrage im Schienenverkehr macht. Bei der Berechnung der Abnahme des Ertragswachstums folgert die Studie: „Der AVANTI-bedingte Ertragsausfall entspricht 0,6 bis 1,2 Prozent des Gesamtertrags von 1'604 Millionen Franken, den die SBB im Personenverkehr im Jahr 1999 erwirtschaftet haben.“ Demnach bewegen sich die bescheidenen Ausfälle in einer Bandbreite von rund 9,5 bis gut 19 Millionen Franken. Auf die einzelnen von der avanti-Initiative in der Übergangsbestimmung genannten Strecken verteilt präsentieren sich die jährlichen Ertragsausfälle wie folgt: Bern–Zürich fünf bis acht Millionen, Genf–Lausanne 3,5 bis fünf Millionen und Erstfeld–Airolo 3,5 bis sechs Millionen Franken. Nicht zuletzt hält die Studie fest, dass gemäss heutiger Einschätzung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Umsetzung der avanti-Initiative die geplanten Angebotserweiterungen im Rahmen von Bahn 2000 2. Etappe nicht beeinflusst.

## Kommentar

Die bereits Ende Mai des vergangenen Jahres ausgeführte Studie räumt ein für alle Mal mit der (Schutz-)Behauptung auf, dass die Vervollständigung des Gotthard-Strassentunnels mit einer zweiten Röhre die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) konkurrenzieren oder gar deren Rentabilität in Frage stellen würde. Damit ist ein weiterer wichtiger und grosser Schritt in Richtung Versachlichung und Entmythologisierung der Gotthard-Verkehrsfrage getan. Es mutet hingegen seltsam an, dass im kürzlich abgeschlossenen Vernehmlassungsverfahren zur Parlamentarischen Initiative Giezendanner die Frage nach der Rentabilität der NEAT den Vernehmlassungsteilnehmern zur Beurteilung unterbreitet worden ist, obschon im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) seit über einem Jahr in Form der Ecoplan-Studie eine deutliche Antwort darauf vorliegt. Noch stossender aber ist, dass in der Botschaft zur Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ vom 15. Mai 2002 nachzulesen ist: „Der Tunnel würde sodann die Wirtschaftlichkeit der NEAT beeinträchtigen und ein falsches Signal betreffend Verlagerungspolitik setzen.“ In Kenntnis der Studienergebnisse aus dem UVEK kann heute definitiv konstatiert werden: Diese Aussage ist falsch. Die Vollendung des Gotthard-Strassentunnels wird die von Volk und Ständen beschlossene Verkehrsverlagerungspolitik in keiner Art und Weise tangieren.