3003 Bern, 3. Februar 1994

58 46 ist

Studie Coopers & Lybrand; Würdigung durch das BAV

Die NEAT ist ein langfristiges Infrastrukturprojekt mit einem unbestrittenermassen grossen Nutzen für die Schweiz und für Europa. Bei jeder Planung von langfristigen Investitionen muss man Annahmen über die zukünftige Entwicklung machen: Wie entwickelt sich der Verkehr; wie entwickeln sich die Preise im Strassen- und Schienenverkehr; wie entwickelt sich die Wirtschaft?"

Die Annahmen für die Wirtschaftlichkeitsrechnung der NEAT-Botschaft wurden in Zusammenarbeit mit bundesinternen und -externen Experten getroffen. Diese Annahmen widerspiegeln die aus dannzumaliger Sicht mit grösster Wahrscheinlichkeit zu erwartende zukünftige Entwicklung. Aber auch die fundiertesten Analysen sind mit Unsicherheiten behaftet. Nur Propheten können die Entwicklung für die nächsten hundert Jahre voraussagen.

Deshalb wurde in Artikel 20 des Alpentransit-Beschlusses festgelegt, dass der Bundesrat mit jeder Beanspruchung eines neuen Kredites die eidgenössischen Räte über "die auf den neuesten Stand gebrachte Wirtschaftlichkeitsrechnung orientiert". Das BAV wurde vom EVED beauftragt, die NEAT-Wirtschaftlichkeit auf der Basis der Botschafts-Methode zu überprüfen.

Das EVED spielt mit offenen Karten. Der Entscheid zur Art der Realisierung eines Bauwerks von dieser Dimension soll umfassend erfolgen können und auf eine breite Wissensbasis abgestützt sein. Deshalb hat das BAV veranlasst, dass die betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT auch durch externe Berater überprüft wird. Wir haben bewusst eine Consulting-Firma gewählt, die durch ihre geographische Distanz und durch ihr Renommee genügend Unabhängigkeit garantieren. Dass Coopers & Lybrand von uns nicht beeinflusst wurden, dies zeigen die soeben präsentierten Resultate.

Welche Schlussfolgerungen müssen aus diesen Ergebnissen gezogen werden? Die Schlussfolgerung, die sich aufdrängt, lautet: Coopers & Lybrand bestätigen die Aussagen, welche in der NEAT-Botschaft gemacht wurden!

Die in der NEAT-Botschaft wiedergegebene Wirtschaftlichkeitsüberprüfung legt die zukünftige verkehrspolitische Stossrichtung zugrunde. Nicht nur die Schweiz, auch Europa streben eine umweltverträgliche Verkehrspolitik an. Deshalb haben wir in der NEAT-Botschaft angenommen, dass im gesamten Alpenbereich der Modal Split zugunsten der Schiene beeinflusst werden kann.

In der NEAT-Botschaft wird aber deutlich darauf hingewiesen, dass es nicht einfach genügt, nur die NEAT zu bauen. Es steht deutlich schwarz auf weiss, dass es flankierende Massnahmen braucht. Mit anderen Worten, es wird deutlich darauf hingewiesen, dass die Schweiz und Europa nicht nur verkehrspolitische Deklarationen abgeben dürfen, sondern auch handeln müssen.

Ich möchte aus der Botschaft zitieren:

In Ziffer 14 "Flankierende Massnahmen" steht:

> "Ein so langfristig angelegtes Bauwerk wie eine Eisenbahn-Alpentransversale verlangt eine umfassende Begleitung durch flankierende Massnahmen, und zwar in verkehrspolitischer wie in bahntechnischer Hinsicht. ... Die Umlagerung hängt auch mit dem Preisverhältnis zwischen Schiene und Strasse zusammen. Das grosse Verkehrswachstum im Güterverkehr ist teilweise dem gesunkenen Preisniveau der letzten Jahre zuzuschreiben. Schiene und Strasse konkurrenzieren sich preislich nach unten, wobei der Strasse die Preisführerschaft zukam. Der EG-Binnenmarkt macht mit dem Wegfall der nationalen Ermächtigungssysteme im Strassenverkehr einen weiteren Preisdruck möglich."
>
> "... Ein erster Schritt zur Anrechnung der Wegekosten ist mit der Einführung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe im Jahre 1984 geschehen. Derzeit geht es darum, diese befristete Abgabe in eine dauerhafte und europaverträgliche Ordnung überzuführen. Das soll schliesslich über ein leistungsabhängiges System geschehen. Damit entspricht die Schweiz den langfristigen Vorstellungen der EG, deren Kommission die Einführung von Strassenbenützungsabgaben nach dem Territorialprinzip vorgeschlagen hat. ... Im Blick auf die europäische Inlikationen der schweizerischen Verkehrspolitik ist sodann entscheidend, dass der Bund an der Gewichtslimite und dem Nachfahrverbot festhält und nicht gezwungen ist, einen Kompromiss einzugehen oder die Vorschriften gar aufheben muss."

Auch in Ziffer 222.5 zur Wirtschaftlichkeitsrechnung steht deutlich:

> "[Der Bundesrat] ... erachtet es ... als unerlässlich, dass die Ertragserwartungen durch Massnahmen wie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Gewichtslimite und Fahrzeitbeschränkungen abgesichert werden."

In der Wirtschaftlichkeitsrechnung der NEAT-Botschaft wurde unterstellt, dass wir diese erforderlichen Massnahmen auch effektiv vollziehen können und werden. Es wurde gezeigt, dass mit diesen flankierenden Massnahmen die NEAT betriebswirtschaftlich rentabel sei.

Coopers & Lybrand gingen den umgekehrten Weg. Sie ermittelten zuerst die betriebswirtschaftliche Rentabilität der NEAT beim verkehrspolitischen Status Quo. Mit anderen Worten, sie untersuchten in einem ersten Schritt, welche betriebswirtschaftlichen Konsequenzen die NEAT hätte, wenn die in der NEAT-Botschaft genannten flankierenden Massnahmen nicht ergriffen würden. In einem zweiten Schritt zeigen sie anhand der Szenarien den Einfluss flankierender Massnahmen. Coopers & Lybrand kommen ebenfalls zum Ergebnis, dass die NEAT betriebswirtschaftlich rentabel sei, wenn die notwendigen flankierenden Massnahmen ergriffen werden.

Deshalb lautet mein Fazit: Coopers & Lybrand bestätigen die Aussagen der NEAT-Botschaft.

***

Der Bundesrat legte die Hände nicht in den Schoss, er hat seit der Erarbeitung des NEAT-Konzeptes gehandelt. Wo stehen wir heute? Ich muss sagen, die Leistungsbilanz sieht erfreulich aus!

Wir haben eine Verfassungsgrundlage für die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Es ist das Ziel des Bundesrates, die pauschale Schwerverkehrsabgabe auf das Jahr 1998 durch ein leistungsabhängiges System abzulösen.

Die 28-t-Limite können wir beibehalten. Am 2. Mai 1992 haben wir mit der EG das Transitabkommen abgeschlossen. Die EG hat auf ihre Forderung nach einem 40-t-Korridor durch die Schweiz verzichtet. Sie unterstützt unsere Politik.

Wir haben mit Art. 36^{quater} BV eine Verfassungsgrundlage zur Verwirklichung der Kostenwahrheit im Güterverkehr. Ebenso haben wissenschaftliche Experten auf unsere Veranlassungen einen Teil der externen Kosten erfasst.

Einen weiteren Schritt bildet die Alpeninitiative. Der Bundesrat war ursprünglich gegen eine zwangsweise Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, da er insbesondere Probleme mit unseren europäischen Partnern befürchtete. Es ist uns aber gelungen, eine marktwirtschaftliche Umsetzungsstrategie zu finden, welche die Zielsetzung der Alpeninitiative erfüllt und europakompatibel ist. Die Alpeninitiative ist dadurch ein weiterer Bestandteil einer modernen europäischen Verkehrspolitik.

Wir haben mit Deutschland und Italien die trilaterale Vereinbarung zur Förderung des kombinierten Verkehrs abgeschlossen. Deutschland und Italien haben sich verpflichtet, die notwendigen Infrastrukturarbeiten zu leisten, damit im Schienenverkehr ein durchgehender Verkehrsfluss über die schweizerischen Grenzen hinaus gewährleistet ist.

Wir werden auf diesen Lorbeeren nicht ausruhen. Mit der Bahnreform werden die Bahnen in die Lage versetzt effizienter zu produzieren.

* * *

Auch Europa handelt, denn auch Europa verfolgt die Strategie in Richtung eines umweltverträglichen Verkehrssystems. Auch Europa möchte den Modal Split-Anteil der Bahn im Güterverkehr erhöhen. Deshalb bauen ja gerade auch Frankreich und Österreich neue Eisenbahn-Alpentransversalen. In allen Alpenländem ist der Widerstand gegen eine weitere Zunahme des Strassengüterverkehrs massiv.

Die Wirtschaftskommission der Vereinigten Nationen hat am 1. Februar 1991 in Genf ein Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) verabschiedet. Es wurde ein europäisches Hochleistungsnetz des kombinierten Verkehrs definiert. Die NEAT ist mit beiden Achsen Gotthard und Lötschberg ein Teil dieses Netzes.

Des weiteren hat sich die EU im Transitabkommen mit der Schweiz verpflichtet, auch in Europa die externen Kosten des Strassenverkehrs anzulasten. Ich verweise auf Artikel 12. Zudem haben sich im Transitabkommen die Alpenländer verpflichtet, die besonderen Kosten in den Alpenregion speziell zu berücksichtigen wird.

Europa hat mit den Strassenbenutzungsgebühren einen ersten Schritt zur Verwirklichung der Kostenwahrheit getan. Wir haben keinen Anlass, daran zu zweifeln, dass Europa seine vertraglichen Verpflichtungen nicht einhalten wird und auf weitere Schritte verzichten wird.

Unsere Nachbarländer bauen die Zufahrtslinien zur NEAT aus. Deutschland dürfte noch dieses Jahr eine bilaterale Vereinbarung über den Ausbau der Rheintalstrecke und die Planungsabsichten für die drei weiteren Nordzufahrten der NEAT abschliessen. Dies ist der Arbeitsstand der schweizerisch-deutschen Arbeitsgruppe. Würden unsere Nachbam nicht an der Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik festhalten, dann würden sie doch nicht auf eigene Kosten Kapazitäten für den alpenquerenden Schienengüterverkehr bereitstellen!