

### **Interpellation**

1784 Gresch, Bern (GB)

Weitere Unterschriften: 6

Eingereicht am: 10.02.2003

#### **Auswirkungen des NEAT-Betriebs auf den Kanton Bern**

Im Jahr 2007 wird der NEAT-Lötschbergtunnel betriebsbereit sein, mindestens sieben Jahre vor der Eröffnung der NEAT-Gotthardachse. Bereits die Bauphase bringt dem Kanton Bern grossen volkswirtschaftlichen Nutzen, von den Auswirkungen der Betriebsphase ist der Öffentlichkeit bisher jedoch wenig bis nichts bekannt.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Auswirkungen hat die Eröffnung des NEAT-Lötschbergtunnels auf den internationalen Güter- und Personenverkehr durch die Schweiz? Von welchen Szenarien (Verlagerungswirkung) wird zur Zeit ausgegangen?
2. Welche Auswirkungen hat der NEAT-Güter- und Personenverkehr auf Infrastruktur und Betrieb im S-Bahn-Netz des Kantons Bern?
3. Können die Sicherheitsanforderungen an den Güterverkehr auf den offenen Strecken im Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet gewährleistet werden?
4. Welche volkswirtschaftlichen Effekte sind vom Betrieb der NEAT-Lötschbergachse für den Kanton Bern zu erwarten: Wirtschaftlicher Nutzen für einzelne Branchen, externe Kosten im Umweltbereich?
5. Inwiefern profitiert der Kanton Bern von der Tatsache, dass die NEAT-Gotthardachse erst sieben bis zehn Jahre später betriebsbereit sein wird?

#### **Antwort des Regierungsrates**

Der Regierungsrat beantwortet die gestellten Fragen wie folgt:

1. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist und des Lötschberg-Basistunnel wird die Strecke Basel-Bern-Visp-Mailand stark aufgewertet. Für den internationalen Personen- und Güterverkehr werden die Kapazitäten und insbesondere die Qualität erhöht. Damit wird die Verbindung Deutschland-Italien durch den Lötschberg-Basistunnel attraktiver als über die Gotthardstrecke.

Beim Personenverkehr entspricht das geplante Angebot weitgehend den Zielvorstellungen der Westschweizer Kantone: Mit den 10 Kurspaaren nach Mailand kann in der Regel ein Stundentakt Basel-Bern- bzw. Genève-Lausanne-Mailand als Direkt- oder Umsteigeverbindung angeboten werden. Die SBB erwarten durch die Reisezeitverkürzungen und die Angebotsverbesserungen eine deutliche Steigerung der Passagierzahlen Süddeutschland/Schweiz - Italien sowie schweizerisches Mittelland - Wallis. Im Güterverkehr kann das System Lötschberg-Simplon 110 Güterzüge pro Tag aufnehmen und so einen bedeutenden Beitrag zur Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Bahn leisten, was auch ein Ziel des Bundes ist. Auswirkungen auf den Güterschwerverkehr sind allerdings nur dann zu erwarten, wenn auch die flankierenden Massnahmen strassenseitig greifen, wie z.B. die Erhöhung der LSVA. Prognosen über die Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung Strasse/Schiene können zum heutigen Zeitpunkt nicht gemacht werden.

2. Trotz den Mehrbelastungen durch den zusätzlichen Personenfernverkehr und den Güterverkehr kann die S-Bahn Bern wie geplant auf der Basis von durchgehenden Angeboten im Halbstundentakt weiterentwickelt werden. Zusätzliche Infrastrukturen sind notwendig, sobald eine Verdichtung des Angebots vom  $\frac{1}{2}$ -Stundentakt auf den  $\frac{1}{4}$ -Stundentakt vorgenommen wird. Eine Angebotsverdichtung und die dadurch notwendige weitere Teilergänzung der S-Bahn werden im Rahmen der Studien zur Bahn 2000, 2. Etappe, vorbereitet.
3. Die Sicherheitsvorschriften für den Güterverkehr basieren auf verschiedenen rechtlichen Grundlagen zum Rollmaterial, zum Betrieb und u. a. auch zur Störfallvorsorge.

Zum Transport von Gefahrgut auf der Eisenbahn wurden netzweite Massnahmen beschlossen. So zum Beispiel in der "Gemeinsamen Erklärung der Schweizerischen Gesellschaft für Chemische Industrie (SGCI) und der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG) sowie des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit sehr grossem Schadenpotenzial wie Chlor und Schwefeldioxid vom 27. Juni 2002". Es handelt sich dabei insbesondere um Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Kesselwagen für Güter mit grossem Schadenpotenzial. Damit kann das Risiko für Personen auf allen offenen Strecken des Eisenbahnnetzes in der Schweiz auf ein Mass reduziert werden, das den rechtlichen Anforderungen entspricht.

Für das zusätzliche Transportaufkommen auf den NEAT-Achsen werden die Sicherheitsanforderungen durch ergänzende Massnahmen erfüllt. Dabei handelt es sich u.a. um verschärfte Vorschriften für das Rollmaterial sowie betriebliche Einschränkungen. Diese Massnahmen werden durch das Bundesamt für Verkehr zusammen mit den Bahnen, den Kantonen (Einsatzkräfte) und der verladenden Industrie erarbeitet.

4. Wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse zu den volkswirtschaftlichen Effekten während der Betriebsphase des Lötschberg-Basistunnel sind nicht verfügbar. Auswirkungen sind aber vor allem im Tourismus, für den Arbeits- und Bildungsmarkt sowie für die Geschäftsbeziehungen mit Norditalien zu erwarten. Die wirtschaftlichen Beziehungen aus dem Kanton Bern zu den Metropolen Mailand und Turin dürften sich intensivieren. Ebenso wird durch die kürzeren Verkehrswege ein vermehrter Austausch auf dem Arbeits- und Bildungsmarkt stattfinden. Im Tourismus darf durch die verbesserte Verkehrserschliessung und den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit einer Zunahme der Logiernächte im Kanton Bern, beziehungsweise im Berner Oberland gerechnet werden. Der Tourismus ist im Berner Oberland ein wesentliches Standbein der Wirtschaft: Er erwirtschaftet einen Viertel des regionalen Bruttoinlandsprodukts und bietet über 28% der Beschäftigten einen Arbeitsplatz.

Durch den Querschnittcharakter der Ausgaben der Besucher können verschiedene Branchen vom Tourismus profitieren. Weil sich die Reisezeit zwischen dem Oberwallis und Bern auf der neuen Lötschberg-Basisstrecke halbiert, rückt aber das Wallis als Tourismus-Konkurrenz zum Berner Oberland näher.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Bauphase (1998-2022) wurden hingegen 1998 vom Istituto di Ricerche Economiche, Lugano (IRE) im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) untersucht:

- Danach sind jährlich rund 660 Arbeitsplätze im Kanton Bern durch den Bau der Alp-Transit verfügbar.
  - Die primären Einkommenseffekte (Geldwert der Menge von Produktionsfaktoren, die für die Realisierung der Infrastrukturvorhaben AlpTransit benötigt werden), werden für die Kantone Bern, Tessin, Wallis und Uri mit insgesamt rund 12.7 Milliarden Franken ausgewiesen.
  - Die sekundären Einkommenseffekte bzw. der Multiplikatoreffekt (Geldwert der Einkommen, die dadurch erzeugt werden, dass die direkt während der Realisierung der Verkehrsinfrastrukturen erzielten primären Einkommen ausgegeben werden) werden in der Studie nur gemeinsam für alle grossen Infrastrukturvorhaben öffentlicher Verkehr (AlpTransit, Bahn 2000, Anschlüsse HGV, Lärmsanierung) mit gesamthaft rund 19 Milliarden Franken ausgewiesen.
5. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnel wird die Achse Basel-Bern-Mailand zur schnellsten Nord-Süd-Verbindung Europas durch die Alpen. Die SBB tragen dieser Tatsache Rechnung, indem das Angebot an internationalen Zügen entsprechend ausgebaut werden soll (vgl. Ziffer 1). Die Angebotsplanung umfasst auch die Eisenbahnnetze Deutschlands und Italiens, namentlich auf den Achsen Basel-Frankfurt und Milano-Venezia/Roma. Die dazu notwendige Rollmaterialbeschaffung (Neigezüge) ist eingeleitet.

Der Kanton Bern wird mit der neuen Angebotskonzeption deutlich besser als heute an das europäische Schienennetz angeschlossen. Bei steigender Nachfrage sind weitere Angebotsverbesserungen zu erwarten. Die um 7-10 Jahre früher betriebsbereite Lötschberg-Simplon-Achse bewirkt deshalb eine Chance für die Verkehrs- und Standortgunst des Kantons Bern, welche es zu nutzen gilt.

An den Grossen Rat