

## **Neat - weniger wäre mehr**

Lucas Bretschger

21. November 1997

Der Bau der Neat mag unter gewissen Aspekten sinnvoll erscheinen. Dem Gebot nachhaltiger Wirtschaftsentwicklung wird er indes nicht gerecht. Die Investitionsmittel liessen sich wirkungsvoller einsetzen.

Angesichts der wirtschaftlichen Stagnation in der Schweiz lässt sich ein Jahrhundert-Projekt wie die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) ohne weiteres rechtfertigen. Wirtschaftswachstum basiert stets auf einer namhaften Investitionstätigkeit, weil nur so das volkswirtschaftliche Produktionspotential zu erhöhen ist. Darüber hinaus schafft die Nachfrage nach Bauleistungen und Zulieferprodukten inländisches Einkommen. Und nicht zuletzt können Umweltaspekte es opportun erscheinen lassen, den Bahnverkehr in Zukunft noch stärker zu subventionieren.

Gegen eine höhere Investitionsquote ist in der heutigen Situation nichts einzuwenden. Nur: Die Verwendung der Investitionsmittel sollte genauer durchdacht werden. Die Schweiz steht heute unter grossem wirtschaftlichem Anpassungsdruck. Die umliegenden Standorte haben sich in einer eindrucklichen Aufholjagd dem Schweizer Niveau angenähert. Die Neuausrichtung der internationalen Arbeitsteilung und die hohe Kapitalmobilität könnten sogar dazu führen, dass unser Land in Zukunft relativ oder absolut schlechter gestellt sein wird.

Die heutigen Investitionen sollten deshalb dazu dienen, die hohe Wertschöpfung hierzulande dauerhaft zu erhalten und in strategisch wichtigen Bereichen zu steigern. Bauinvestitionen haben in dieser Hinsicht nicht erste Priorität. Sie wirken vor allem als Konjunkturstütze, weil deren Wertschöpfungen primär während der Bauphase anfallen.

Die anschliessende Erbringung von Transportleistungen ist dagegen kein ertragsstarkes und auch kein auf die heutigen komparativen Stärken der Schweiz ausgerichtetes Geschäft. Vor allem aber dürften die immensen Tunnelbauten kaum innovative Prozesse auslösen, die zur dauerhaften volkswirtschaftlichen Wissensbildung beitragen und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz langfristig verbessern können. Solche Innovationschübe sind vielmehr von massiv erhöhten Investitionen in die Grundlagenforschung zu erwarten.

Die - heute breit akzeptierte - Zielrichtung einer nachhaltigen Entwicklung verlangt, dass künftige Generationen gegenüber den heutigen nicht schlechter gestellt sein dürfen. Die zukünftige Stellung der Individuen hängt sowohl von der Umweltqualität als auch von der Versorgung mit materiellen Gütern ab. Offensichtlich schont der öffentliche Verkehr die natürlichen Ressourcen mehr als der private - doch dieser Vergleich muss nicht unbedingt relevant sein. Dynamisch betrachtet, erweist sich nämlich eine zu starke Verbilligung des öffentlichen Verkehrs als sehr teure Option. Dies deshalb, weil die knappen volkswirtschaftlichen Investitionsmittel von Bereichen wie Forschung und Bildung - die für die künftigen Wettbewerbschancen zentral sind - wegelenkt werden.

Für künftige Generationen ist die Ausstattung mit einem grosszügig dimensionierten und wenig rentablen Schienennetz wirtschaftlich und ökologisch nicht unbedingt vorteilhaft. Ein grösseres "Wissenskapital" - etwa über den sparsameren Umgang mit der Natur - und eine etwas geringere Verkehrsinfrastruktur wären durchaus eine attraktive Alternative.

Damit kommt auch zum Ausdruck, dass der Verkehr für die langfristige Entwicklung keineswegs unbedeutend ist. So hat die Verkehrsanbindung generell eine hohe Priorität, wie wirtschaftliche Standortstudien zur Schweiz zeigen. Für das Dienstleistungszentrum Zürich stellt die rasche Beförderung des Kaders einen wichtigen Standortfaktor dar. Dabei hat die Bahn aber einen schweren Stand gegenüber dem Flughafen Kloten, weil dieser sehr günstig gelegen ist. Zudem: Eine höhere Geschwindigkeit der Bahn lässt sich auch durch neues Rollmaterial auf dem bestehenden Netz erzielen - was billiger und landschaftsschonender ist als die Neat.

Beim europäischen Güterverkehr ist die Priorität der Geschwindigkeit weit weniger eindeutig als beim Personenverkehr. Hier wäre vor allem das Rationalisierungspotential an den Knotenpunkten genau zu evaluieren, um so die vorhandenen Linien besser auszulasten. Darüber hinaus könnten auf den alpenquerenden Hauptachsen zusätzliche

Schienenkapazitäten für den internationalen Verkehr bereitgestellt werden, etwa durch Einschränkung oder Umlagerung der regionalen Bahnleistungen.

Als Gegenvorschlag zur Neat-Netzvariante könnte man sich vorstellen, die alpenquerende Flachbahn auf dem Gebiet der Schweiz auf eine Linie zu beschränken und diese unter Umständen sogar nur eingleisig zu führen. Damit würde die heutige Kapazität bereits deutlich erhöht, besonders bei einer effizienten Bewirtschaftung der Knotenpunkte.

### **Landesweiter Investitionsmix**

Der bei der Linienführung nicht berücksichtigte Landesteil könnte durch andere Investitionen des Bundes "kompensiert" werden. Neben Verbesserungen am bestehenden Bahnnetz wären dabei strategische Investitionen in Erhalt und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit angezeigt, vor allem in den Bereichen Forschung und Bildung. Zusammen mit ansässigen Unternehmen und potentiellen auswärtigen Investoren liesse sich so ein innovatives Standortpotential schaffen.

Sogar bei vergleichsweise tieferem Investitionsvolumen dürfte der "innovative" Landesteil aus wirtschaftlicher Sicht langfristig eher die besseren Aussichten haben als der andere. Alles in allem würde mit einer solchen Lösung ein landesweiter Investitionsmix erreicht, der einer wirtschaftlich erfolgreichen und nachhaltigen Entwicklung besser entspricht als die vollständige Realisierung der Neat-Netzvariante.