

Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der Bahnlinie Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds



Seit 1860 ist die Bahnstrecke Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds (– Le Locle) in Betrieb. Es stehen unterschiedliche Varianten zur Sanierung der Strecke zur Diskussion. Wir ermittelten die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Varianten.

Wie sanieren?

Für die Sanierung der Bahnstrecke bestehen verschiedene Varianten. Eine Variante sieht eine Streckensperrung während 21 Monaten vor. Andere Varianten benötigen eine geringere oder gar keine Sperrzeiten. Damit unterscheiden sich die Varianten für den Kanton Neuchâtel bezüglich der regionalen Wirtschaft erheblich.

Eine Sanierung ermöglicht aber nur das bisherige Angebot. Die Strecke kann jedoch nicht auf das Niveau einer modernen, engpassfreien Bahnstrecke gehoben werden. Republik und Kanton Neuchâtel prüfen deshalb die Möglichkeit einer komplett neuen, grösstenteils unterirdisch geführten Direktlinie von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds. Sowohl aufgrund der veränderten Linienführung und der neuen Fahrzeiten als auch aufgrund der notwendigen Baumassnahmen für eine neue Direktlinie werden für den Kanton Neuchâtel erhebliche wirtschaftliche Wirkungen erwartet.

Regionalwirtschaftliche Auswirkungen aus der Bauphase

Für Planung und Bau einer neuen Direktlinie La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel werden erhebliche Investitionen veranschlagt. Eine Branchenanalyse des Kantons zeigte, dass ein grosser Teil der

Auftraggeber

Republik und Kanton Neuchâtel Service de Transport

Fakten

Zeitraum 2015 - 2016

Projektland Schweiz

Ansprechpersonen

Frank Bruns
frank.bruns@ebp.ch

Leistungen durch Planungsbüros und Bauunternehmen im Kanton erbracht werden kann. Lediglich im Bereich Bahntechnik (Second-oeuvre et installation ferroviaire) konnten keine Lieferanten im Kanton identifiziert werden. In den Unternehmen, die mit dem Bau der neuen Linie beauftragt werden, ergeben sich direkte Wertschöpfungseffekte. Darüber hinaus werden indirekte und induzierte Effekte ermittelt. Es zeigte sich, dass der maximal erzielbare Wertschöpfungseffekt für den Kanton 37% der geschätzten Gesamtinvestitionen für eine neue Direktlinie entspricht.

Regionale Auswirkungen für die Reisenden und für die Wirtschaft

Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen werden wie folgt unterschieden:

- Wohlfahrtseffekte der Verkehrsteilnehmer z.B. aufgrund veränderter Reisezeiten und veränderter Zielwahl
- Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte in den Regionen:
Die Veränderung der Zielwahl führt nicht nur zu Wohlfahrtseffekten bei den Verkehrsteilnehmern. Es verschieben sich auch Ausgaben und Einkommen zwischen den Regionen und damit auch die Wertschöpfung in den Regionen. Die Veränderungen werden differenziert nach den Fahrtzwecken (Einkaufen, Pendeln, Freizeit, Ausbildung etc.) betrachtet. Je nach Verkehrszweck sind dabei spezifische Veränderungen ermittelt worden.

Die regionalen Auswirkungen wurden separat für die Distrikte im Einzugsbereich der Bahnlinie untersucht.

Ergebnisse

Mit den Verfahren konnten die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Sanierungsvarianten berechnet werden. Es zeigten sich dabei deutliche Unterschiede zwischen den Regionen. 90% der Effekte sind auf die Wohlfahrtseffekte der Verkehrsnachfrager zurückzuführen. So wurden teilweise negative Wertschöpfungseffekte in einzelnen Regionen durch positive Auswirkungen auf die Wohlfahrt der Verkehrsnachfrager mehr als überkompensiert. Konkrete inhaltliche Auskünfte zum Projekt erteilt allein der Auftraggeber.