



Text und Fotos: infra

Communiqué zur

Nationalen Infrastrukturtagung vom 3. November 2010 in Bern

Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze sichern unseren Wohlstand. Darüber waren sich die Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik an der nationalen Infrastrukturtagung vom Mittwoch, 3. November 2010 in Bern einig. Umstritten ist jedoch die Frage, wer in Zukunft für den Unterhalt und Ausbau der Infrastrukturnetze aufzukommen hat. Man wird nicht darum herum kommen, dass Bahnbenützer, Autofahrer und Konsumenten tiefer in die Tasche greifen müssen.

Welche Infrastrukturnetze brauchen wir? Was können wir uns leisten? Unter diesem Titel stand die nationale Infrastrukturtagung 2010. Organisiert wurde sie vom Fachverband Infra, der Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer. Laut Dr. Hans Werder, Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), steht die Schweiz in der Infrastrukturpolitik vor gewaltigen Herausforderungen. Wie diese zu meistern sind, hatte der Bundesrat in seinem Strategiebericht über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze aufgezeigt.



Hans Werder und Andreas Meyer



Investitionsbedarf enorm

Gemäss Werder belaufen sich die Kosten für Unterhalt, Modernisierung und Ausbau der nationalen Infrastrukturnetze bis ins Jahr 2030 auf rund 230 Milliarden Franken. Das sind im Durchschnitt 10 Milliarden pro Jahr. Allein der Bedarf für die nationalen Schienen- und Strassennetze beträgt in den nächsten 20 Jahren zirka 140 Milliarden Franken. Für Städte und Gemeinden ist neben den Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen vor allem auch die Sanierung der Wasser- und Abwasserleitungsnetze eine zentrale Aufgabe. Michel Buro, Präsident des Fachverbands Infra, beziffert die Kosten dafür auf über 200 Milliarden Franken.

Höhere Abgaben und Mobility Pricing

Hans Werder erklärte, dass der Bundesrat mittelfristig eine schrittweise Erhöhung des Mineralölsteuerezuschlags und der Autobahnvignette sowie eine stärkere Nutzerfinanzierung im öffentlichen Verkehr ins Auge fasse. Längerfristig – also bis ins Jahr 2030 – sollen alle bisherigen Verkehrsabgaben durch ein umfassendes Mobility Pricing für die Strasse und die Schiene abgelöst werden. Mit Nachdruck gegen neue Abgaben für den Strassenverkehr wehrte sich TCS-Zentralpräsident Niklaus Lundsgaard-Hansen. Die Strasse finanziere schon heute ihre Kosten weitgehend selber, denn «die Automobilisten und die Lastwagen liefern dem Bund mit direkten Strassenabgaben rund 3,4 Milliarden Franken jährlich ab, von denen sie nicht direkt profitieren können.» An die Adresse des öffentlichen Verkehrs meinte er, dass höhere Benutzerpreise für Personen- und Gütertransporte auch beim Schienenverkehr kein Tabu sein dürfen.

Bahnfahrten werden teurer

Andreas Meyer, CEO der SBB, stellt sich für die Verbesserung der Finanzierung des Schienennetzes mehrere Massnahmen vor: Während die öffentliche Hand ihre Beiträge zur Deckung der Mehrkosten für die Substanzerhaltung erhöhen müsse, brauche es auch eine stärkere Beteiligung der Bahnkundinnen und Bahnkunden. Mit anderen

Worten: Die Billettpreise müssen nach oben angepasst werden. Die SBB wollen ihren Beitrag leisten, indem sie ihre Produktivität steigern, so Meyer. Er erwartet bis im Jahr 2030 auf dem Schienennetz eine Verkehrszunahme von bis zu 50%. Darum seien laut Meyer nicht nur höhere Investitionen in die Substanzerhaltung, sondern auch ein Kapazitätsausbau notwendig.

Stromunternehmen setzen auf Kernenergie

Das Durchschnittsalter der Schweizer Kraftwerke liegt heute bei 42 Jahren. Allein in den letzten 26 Jahren ist aber der Stromverbrauch um rund 60% gestiegen. Für Dr. Manfred Thumann, CEO der Axpo AG, ist darum klar: Will man eine flächendeckende Landesversorgung sicherstellen, so braucht es so rasch als möglich neue Kraftwerke und leistungsfähigere Hochspannungsnetze. Dabei führe zum heutigen Zeitpunkt kein Weg an der Kernenergie vorbei.

Flughafen Zürich braucht Ausbau

Paul Kurrus, Präsident von Aerosuisse, strich in seinen Ausführungen die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs hervor. Der Bund müsse für Rahmenbedingungen sorgen, die es den Schweizer Landesflughäfen erlauben, im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben. Dazu gehöre auch ein nachfragegerechter Ausbau der Infrastrukturen. Grösstes Sorgenkind ist laut Kurrus der

Flughafen Zürich. «Ohne ein Parallelpistensystem, ohne Verlängerungen der Pisten 28 und 32 und ohne eine flexiblere Handhabung der Nachtflugsperrung wird der Flugbetrieb auf dem Flughafen Zürich nicht mehr wachsen können», stellte Kurrus unmissverständlich klar.

Kantone und Agglomerationen wollen mitreden

Die nationalen Infrastrukturnetze sind nicht nur eine Angelegenheit des Bundes. Das betonten sowohl François Marthaler, Staatsrat des Kantons Waadt und Präsident der

Schweiz

Baukader Schweiz
4603 Olten
062/ 205 55 00
www.baukader.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'325
Erscheinungsweise: monatlich



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 32
Fläche: 62'606 mm²

Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV, als auch Dr. Marcel Guignard, Präsident des Schweizerischen Städteverbandes und Stadtammann von Aarau. «Die Kantone wollen sich insbesondere bei der Finanzierung von Infrastrukturen auf den Bund verlassen können», stellte Marthaler fest. Dass der Bund die nationale Bedeutung eines funktionierenden Agglomerationsverkehrs erkannt habe, werde von den Städten begrüsst, so Guignard. Er forderte deshalb die Weiterführung der bewährten Fondslösungen bei der Verkehrsfinanzierung und deren Ausstattung mit genügend finanziellen Mitteln.

Schweizer Telekomnetze sind Weltklasse

Kathrin Amacker, Leiterin Unternehmenskommunikation und Public Affairs der Swisscom, zeigte sich stolz über die Tatsache, dass die Schweiz über eines der weltweit modernsten Telekommunikationsnetze verfügt. Mehrere Akteure – Telekommunikations- und Kabelnetzbetreiber sowie Elektrizitätswerke – investieren mit grosser Dynamik in neue Netze. Die Telekombranche habe sich bei der Netzentwicklung selbständig auf ein gemeinsames Vorgehen geeinigt – ohne staatliche Regulierung.

Politik muss langfristig planen

Dass funktionierende Infrastrukturnetze ein Standortvorteil für die Schweiz sind, war an der Tagung unbestritten. Dr. Thomas Bieger, Professor für Betriebswirtschaftslehre am Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen, wies in seinen Ausführungen darauf hin, dass die Politik die Infrastrukturen nicht bloss den aktuellen Bedürfnissen der Wirtschaft anpassen dürfe. Sie müsse diese vielmehr proaktiv, auch im Sinne einer strategischen Handelspolitik, weiterentwickeln. Aus Sicht der Wirtschaft sei weniger eine staatliche, sondern vielmehr eine Finanzierung durch den Nutzer der Infrastrukturen sinnvoll und notwendig.

Weitere Auskünfte:

Dr. Benedikt Koch
Geschäftsführer Fachverband Infra
Mobile 079 622 09 40
www.infra-schweiz.ch/infrastrukturtagung



Dr. Alfred Thumann, Axpo AG



François Marthaler, Regierungsrat

