



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 129'722
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 12
Fläche: 28'835 mm²

Standortfaktor und Teil der Handelspolitik

Grundsatzdiskussion zur Zukunft der nationalen Netzinfrastrukturen

Für die Zukunft der nationalen Netze für Verkehr, Strom und Kommunikation ist nicht nur die Finanzierungsfrage zu klären. Ein Rezept für ihre Entwicklung gibt es nicht – ausser der Einsicht, dass ihre «Schaltzentralen» hierzulande bleiben sollten. *P. S. Bern* · Vor einem Jahr hatte das Umwelt-, Verkehrs und Energiedepartement eine Bestandesaufnahme über Zustand und Zukunft der nationalen Netzinfrastrukturen in die Vernehmlassung geschickt. Der Bericht stellte den Netzen für Verkehr, Strom und Kommunikation – die Post blieb ausgespart – im internationalen Vergleich ein sehr gutes Zeugnis aus, machte aber auch die finanziellen Lasten deutlich, die der weitere Ausbau und der Unterhalt namentlich von Schiene und Strasse mit sich bringen werden. Im September nun hat die Landesregierung den Bericht als Strategiepapier verabschiedet.

Keine «Fernsteuerung»

Öffentlich wahrgenommen wurden vor allem die Zahlen zur Zukunft des Landverkehrs, wo gemäss Prognosen je nach Verkehrsträger bis 2030 mit Zunahmen von zwischen 20 und 85 Prozent zu rechnen ist. Markant sind auch die Zahlen, die der Bericht basierend auf aufgegebenen und angedachten Vorhaben für Ausbau und Unterhalt der Netze nennt. Bezogen auf die Verkehrswege bewegen sich diese zwischen 30 und 50 Milliarden Franken, bei der Luftfahrt (Flughäfen) um 10 Milliarden, beim Strom (Kraftwerke) um 30 Milliarden und bei der Telekommunikation (Netzausbau) um 40 Milliarden.

Zur Deckung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke bei den von der öffentlichen Hand getragenen Infrastrukturen des Landverkehrs propagiert der Strategiebericht eine stärkere Belastung der Benutzer, die bis 2030 in ein Mobility-Pricing münden soll. Mit diesem System liessen sich sämtliche Fahrten auf Strasse und Schiene nach Distanz und Zeit individuell belasten. Dadurch sollen auch Spitzen gebrochen und Investitionen vermieden werden, die ausschliesslich zu deren Abdeckung notwendig wären.

Am Mittwoch hat der Fachverband der Infrastruktur-Bauer Unternehmens- und Interessenvertretern mit einer Tagung die Gelegenheit geboten, sich zu den Diagnosen des Bundesrats zu äussern. Unterlegt waren die Stellungenbezüge von einer grundlegenden Analyse zu Wesen und Perspektiven der Netzinfrastrukturen durch Professor Thomas Bieger vom Institut für öffentliche Dienstleistungen an der Universität St. Gallen. Ob der Diskussion über die stärkere Belastung der Benutzer rief er in Erinnerung, gerade bei den teuren Anlagen handle es sich um Werke für mehrere Generationen; der Einsatz von Steuermitteln für grosse Aufbauinvestitionen sei mehr denn je gerechtfertigt.

Bieger plädiert auch dafür, Netzinfrastrukturen nicht nur an der Verkehrs- oder Datenmenge zu messen, die sie bewältigen, oder an den Arbeitsplätzen, die mit ihnen verbunden sind. Insbesondere die Art und Weise ihrer Organisation habe grossen Einfluss darauf, wie Bevölkerung und Wirtschaft bedient seien. Befinde sich die «Schaltzentrale» in der Schweiz, berge das gegenüber einer «Fernsteuerung» aus dem Ausland Vorteile, sagte Bieger,

mentalitätsmässig und aufgrund der kurzen Wege zu den Verantwortlichen. Insofern seien Infrastrukturen und ihre Organisation Bestandteil einer «strategischen Handelspolitik».

Wettbewerb und Innovation

Zur Frage, ob und wie öffentliche Infrastrukturen dem Wettbewerb ausgesetzt werden sollen, meinte Bieger, es gebe hierzu kein Rezept. Wesentlich sei, welcher Grad an Innovation ein solcher Schritt auslösen könne – den Aspekt der bei Monopolisten grundsätzlich höheren Kostenstrukturen erwähnte er nicht. Tatsächlich könnten die Infrastrukturbereiche verschiedener nicht sein. Während für die Bahn auf ein Jahrhundert hinaus Alpentunnel gebohrt werden, wird die Kapazität des mobilen Kommunikations-Breitbandes alle sieben Monate und jene seines Festnetz-Pendants alle 20 Monate verdoppelt. In Summe führt das zu vergleichbaren Neuinvestitionen, die aber in anderen Kadenzen anfallen und sich auch nicht in gleicher Weise amortisieren lassen.

An der Tagung wäre es nicht um die Schweiz gegangen, wenn nicht auch Aspekte des Föderalismus aufs Tapet gekommen wären: Die dezidierteste Forderung erhob Paul Kurrus, Präsident des Luftfahrt-Dachverbandes Aero-suisse. Er möchte die grossen Flughäfen direkt der Kompetenz des Bundes unterstellen; kantonale Behörden seien damit überfordert, befand er. Auch forderte er, es seien raumplanerisch Voraussetzungen zu schaffen, damit Flughäfen künftig auch hierzulande wieder wachsen können.