

Eidg. Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Herr Bundesrat Moritz Leuenberger  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Zürich, 9. Dezember 2009

## **Anhörung: Bericht des UVEK zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,  
sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband Infra ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 250 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum vorgelegten Bericht des UVEK über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz Stellung nehmen zu können, möchten wir uns bei Ihnen bedanken.

***Der Fachverband Infra teilt im Grundsatz die Analyse des UVEK und begrüsst seine Absicht, die Entwicklung der Schweizer Infrastrukturen (insbesondere der Verkehrsinfrastrukturen) sowie die Finanzierung des Unterhalts und eines adäquaten Ausbaus langfristig zu planen. Ausschlaggebend ist aber, dass der vorliegenden Analyse auch konkrete Taten folgen werden.***

## **1. Anerkennung der Bedeutung unserer Infrastrukturen**

Die funktionierenden Infrastrukturen sind einer der wichtigsten Faktoren für die Attraktivität des Wirtschafts- und Lebensstandortes Schweiz. Dies hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in seinem Bericht mit dem Verweis auf diverse internationale Ratings und Benchmark-Studien festgehalten.<sup>1</sup>

⇒ **Der Fachverband Infra teilt die Einschätzung des UVEK, dass für die Schweiz moderne und leistungsfähige Infrastrukturen im internationalen Wettbewerb von entscheidender Bedeutung sind.**

## **2. Steigende Beanspruchung der Verkehrsinfrastrukturen**

Der Bericht hält weiter fest, dass dem stets steigenden Bedürfnis nach Mobilität Rechnung zu tragen ist. Die prognostizierten Verkehrszunahmen betreffen die Strasse und die Schiene, sowohl beim Personen- wie auch beim Güterverkehr. Die Verkehrsinfrastrukturen sind somit immer höheren Belastungen ausgesetzt. An verschiedenen Punkten haben sie bereits die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Die immer intensivere Beanspruchung macht nicht nur den gezielten Ausbau des Nationalstrassennetzes (Netzvollendung und Engpassbeseitigung), sondern auch Kapazitätserweiterungen bei den Schieneninfrastrukturen (ZEB, Bahn 2030) dringend notwendig. Mit zunehmender Belastung und höherer Netzdichte steigt auch der Aufwand für Unterhalt und Betrieb.

⇒ **Der Fachverband Infra begrüsst den Willen des Bundes, seine Verkehrsinfrastrukturen adäquat auszubauen und nachhaltig zu unterhalten.**

## **3. Optimierungspotenzial**

Das UVEK beabsichtigt, Planung, Realisierung und Betrieb der Infrastrukturnetze zu optimieren. Für die Schweizer Infrastrukturbauer besonders wichtig sind

- die Beschleunigung der Planungs- und Bewilligungsprozesse und
- die Sicherstellung der langfristigen Finanzierung.

⇒ **Eine ganzheitliche, systemübergreifende Betrachtungsweise betreffend Optimierungspotenzial unserer Infrastrukturen ist ganz im Sinne des Fachverbands Infra.**

## **4. Beschleunigung der Planungs- und Bewilligungsprozesse**

Das UVEK geht davon aus, dass die Planungs- und Bewilligungsprozesse beschleunigt werden können, ohne rechtsstaatliche Grundsätze und demokratische Mitwirkungsrechte in Frage zu stellen.

---

<sup>1</sup> Z.B. World Competitiveness Yearbook 2008 des IMD, Global Competitiveness Report 2009-2010 des WEF, Vergleiche des Berliner Instituts für Mobilitätsforschung,

⇒ **Der Fachverband Infra unterstützt die Absicht des UVEK, die Prozesse zu beschleunigen. Insbesondere sollen Beschwerden und Einsprachen innerhalb einer definierten Frist behandelt werden. Bei den Ausschreibungen und Vergaben der öffentlichen Hand sind aber die Grundsätze von Wirtschaftlichkeit, Transparenz, Gleichbehandlung, Wettbewerb und wirksamem Rechtsschutz zu berücksichtigen.<sup>2</sup>**

### **5. Sicherstellung der langfristigen Finanzierung**

Der Bericht hält fest, dass ein Verzicht der öffentlichen Hand auf Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen aufgrund knapper finanzieller Mittel keine valable Option darstellt. Insbesondere anerkennt das UVEK mit dem Bericht, dass Einsparungen bei den Verkehrsinfrastrukturen und bei deren Werterhaltung wenig sinnvoll sind, weil

- die Opportunitätskosten von Nichtinvestitionen langfristig höher ausfallen als der finanzielle Aufwand für die dauerhafte Pflege und Weiterentwicklung der Netze;
- der öffentliche Haushalt nur scheinbar entlastet wird, weil ein kumulativer Nachholbedarf zu Lasten künftiger Rechnungsjahre und dadurch eine versteckte, "ausserbudgetäre" Verschuldung entstehen würde.

⇒ **Der Fachverband Infra begrüsst es ausserordentlich, dass sich der Bericht der Frage der langfristigen Finanzierung von Strassen- und Schieneninfrastrukturen annimmt und das UVEK anerkennt, dass sich Vernachlässigungen bei der Werterhaltung langfristig nicht lohnen.**

### **6. Weiterführung bewährter Finanzierungskonzepte und Offenheit für neue Finanzierungslösungen**

Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sowie der FinöV-Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte sichern eine gewisse Kontinuität im Infrastrukturbau. Diese Instrumente sind weiterzuführen.

⇒ **Angesichts des bekannten, sehr hohen Investitionsbedarfs bei den Engpässen im Nationalstrassennetz und beim Agglomerationsverkehr ist der Fachverband Infra der Meinung, dass die Einlagen in den Infrastrukturfonds unter keinen Umständen gekürzt werden dürfen.**

Der Fachverband Infra unterstützt die von Nationalrat Urs Hany in der Sommersession 2009 eingereichte Motion, welche eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) von heute CHF 40.- auf CHF 100.- pro Jahr und Fahrzeug verlangt. Die so generierten Mehr-

---

<sup>2</sup> Siehe auch: Antwort des Fachverbands Infra zur Vernehmlassung zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) vom 09.09.2008 ([www.infra-schweiz.ch/stellungnahmen](http://www.infra-schweiz.ch/stellungnahmen))

einnahmen von über 400 Mio. CHF pro Jahr sollen zweckgebunden für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz und für die Finanzierung des Netzbeschlusses eingesetzt werden.

⇒ ***Für den Fachverband Infra ist unverständlich, dass der Bundesrat die Motion Hany zur Ablehnung empfiehlt. Denn sowohl für die Finanzierung der Engpassbeseitigungen im Nationalstrassennetz wie auch für die Finanzierung des Netzbeschlusses sind zusätzliche Einnahmen zwingend notwendig.***

In seiner Stellungnahme<sup>3</sup> zum Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel vom 1. April 2009 hat der Fachverband Infra seine Unterstützung zur Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen zugesagt, falls keine anderen Finanzierungsquellen erschlossen werden können und diese Mehreinnahmen wie folgt verwendet werden:

- Deckung des «ordentlichen Mehrbedarfs» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr,
- Realisierung von neuen Netzelementen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen auf dem Nationalstrassennetz (insbesondere Umfahrung Morges/Lausanne und Glattalautobahn),
- Ausbau der aufklassierten Strassen gemäss Netzbeschluss.

Dass das UVEK gemäss seinem Bericht auch nach neuen Finanzierungsmodellen und -quellen sucht, wird vom Fachverband Infra positiv beurteilt.

⇒ ***Der Fachverband Infra ist der Meinung, dass die für die nationalen Infrastrukturprojekte vorgesehenen, zweckgebundenen Finanzierungsinstrumente beizubehalten und auszubauen sind. Die Einführung eines flächendeckenden Mobility Pricing, wie es ab dem Jahr 2012 in Holland eingeführt wird, scheint eine ernsthaft zu prüfende Alternative zur Mineralölsteuer zu sein. Zudem sollen bei geeigneten Projekten auch die Möglichkeiten von Public Private Partnership (PPP) systematisch geprüft werden.***

## **7. Konkrete Ergebnisse aus einem guten Grundlagenbericht**

Das UVEK weist in seinem Bericht auf die immense Bedeutung funktionierender Infrastrukturen hin und skizziert eine Strategie für die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz. Basierend auf diesem Grundlagenbericht haben nun so rasch als möglich konkrete Ergebnisse zu folgen. Die bereits bestehenden Sachpläne, Konzepte und vorgesehenen

---

<sup>3</sup> [www.infra-schweiz.ch/stellungnahmen](http://www.infra-schweiz.ch/stellungnahmen)

Projekte sind in der Umsetzungsplanung entsprechend zu berücksichtigen. Im Infrastrukturbau sind 20 Jahre (das ist der Betrachtungshorizont des Berichts) keine lange Zeit.

Die Vergangenheit hat leider oft gezeigt, dass gross angekündigte Bauprojekte erstaunlich rasch auf die lange Bank geschoben oder sogar in die Schublade gelegt werden. Eine Stop-and-go-Politik zwischen Förder- und Sparprogrammen schadet dem Wirtschaftsstandort Schweiz.

⇒ ***Der Fachverband Infra fordert den Bund auf, dem Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz konkrete Taten folgen zu lassen.***

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Fachverband Infra

Nationalrat Urs Hany  
Vorstandsmitglied

Dr. Benedikt Koch  
Geschäftsführer