



# Faktenblatt

17.09.2010

---

## Leitsätze der nationalen Infrastrukturstrategie bis 2030

### *Stossrichtung I: **Leistungsfähigkeit** der nationalen Infrastrukturnetze sicherstellen*

In allen Infrastruktursektoren werden bis 2030 die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Netze sowohl in quantitativer (Kapazität) als auch in qualitativer Hinsicht (Geschwindigkeit, Sicherheit, Stabilität, usw.) steigen. Die Leistungsfähigkeit der nationalen Infrastrukturnetze ist im Einklang mit den sich wandelnden Bedürfnissen von Wirtschaft und Gesellschaft zu erhalten. Angesichts der langen Planungs- und Realisierungsfristen grosser Infrastrukturvorhaben sind die entsprechenden Entscheidungsprozesse frühzeitig einzuleiten.

#### 1 *Substanz erhalten*

Die langfristige Erhaltung der Funktionalität und Qualität der bestehenden Infrastrukturnetze hat erste Priorität.

#### 2 *Kapazitäten optimal auslasten*

Die optimale Auslastung der bestehenden Kapazitäten hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen. Brachliegende Reserven sind sowohl durch ein effizientes betriebliches Management als auch durch die marktgerechte Beeinflussung der Nachfrage zu mobilisieren. Die intensivere Nutzung der Infrastrukturnetze darf nicht auf Kosten der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit gehen.

#### 3 *neue Technologien nutzen*

Die Entwicklung und Ausbreitung neuer Technologien, die die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Effizienz der Infrastrukturnetze zu erhöhen vermögen, ist durch innovationsfördernde Anreize sowie durch Unterstützung der Grundlagenforschung zu fördern. Den mit Einführung neuer Technologien verbundenen Systemrisiken ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

#### 4 *systemgefährdende Kapazitätsengpässe beseitigen*

Weil Produktivitätssteigerungen (Kapazitätsbewirtschaftung, neue Technologien) allein nicht ausreichen werden, um die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der nationalen Infrastrukturnetze auf mittlere und lange Sicht zu gewährleisten, sind rechtzeitig gezielte bauliche Massnahmen zur Beseitigung von systemgefährdenden Kapazitätsengpässen einzuleiten.



## *Stossrichtung II: **Schutz** von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten*

Von den Infrastrukturnetzen geht ein erhebliches Risiko für die natürliche Umwelt sowie für die Sicherheit, Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung aus. Umgekehrt sind die Infrastrukturnetze ihrerseits Gefahren ausgesetzt. Die potenziellen Risiken und Belastungen müssen in einem angemessenen Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Infrastrukturnetze stehen und sind nach Massgabe der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten zu reduzieren.

### *5 Sicherheit und Umweltverträglichkeit verbessern*

Die negativen Folgen der Infrastrukturen für Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit sowie für die natürlichen Lebensgrundlagen der Bevölkerung sind grundsätzlich den Verursachern anzulasten. Die potenziellen Risiken für Mensch und Umwelt sind im Rahmen der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit zu minimieren.

### *6 Gefahren vorbeugen*

Der Bedrohung der Infrastrukturen und ihrer Nutzer durch ein umfassendes Gefahrenspektrum (z.B. Naturgefahren, technisches Versagen, terroristische Anschläge) ist durch wirksame Schutzmassnahmen zu begegnen.

### *7 Raumplanung und Infrastrukturentwicklung aufeinander abstimmen*

Die Entwicklung der Infrastrukturnetze muss im Einklang mit den raumpolitischen Zielen erfolgen. Sie soll die angestrebte Raumentwicklung in der Schweiz unterstützen und der Zersiedelung des Raumes entgegenwirken. Wenn immer möglich und sinnvoll ist eine Bündelung der raumwirksamen Infrastrukturnetze in dafür reservierten Korridoren vorzusehen. Dabei ist auch die vertikale Dimension mit einzubeziehen.

## *Stossrichtung III: **Rahmenbedingungen** für die Infrastruktursektoren optimieren*

Bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der privaten und der staatlichen Infrastrukturnetze sind die technischen und ökonomischen Eigenheiten der einzelnen Sektoren zu berücksichtigen und der künftige strukturelle und technologische Wandel vorausschauend mit einzubeziehen.

### *8 Infrastrukturmärkte angemessen regulieren*

Besteht in liberalisierten Infrastruktursektoren die Gefahr von Marktversagen, ist durch eine effektive, auf das tatsächlich notwendige Mass beschränkte Regulierung sicherzustellen, dass das volkswirtschaftlich optimale Ergebnis erzielt wird.

### *9 Bewilligungsverfahren beschleunigen*

Möglichkeiten zur Beschleunigung der langwierigen Bewilligungsverfahren ohne Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze und ohne Einschränkung demokratischer Mitwirkungsrechte sind auszuloten und umzusetzen.



#### 10 *dauerhaft Anreize für private Investitionen schaffen*

Die Rahmenbedingungen in den liberalisierten Märkten sind so zu gestalten, dass dauerhafte Anreize für ausreichende Investitionen in die Substanzerhaltung, Modernisierung und Erweiterung der Netze erhalten bleiben. Bei Netzzugangsregulierungen ist dem Investitionsschutz die gebührende Beachtung zu widmen.

#### 11 *aktive Rolle bei der Europäisierung übernehmen*

Die Chancen, die sich aus der besonderen Lage der Schweiz als Infrastruktur-Drehscheibe Europas ergeben, sind aktiv zu nutzen. Die Interoperabilität der europäischen Infrastrukturnetze ist zu verbessern. Im Rahmen bilateraler Abkommen mit der EU ist ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Transport-, Energie- und Telekommunikationsmärkten zu gewährleisten. Die schweizerischen Infrastrukturunternehmen müssen sich rechtzeitig erfolversprechend in den sich integrierenden Märkten positionieren.

### **Stossrichtung IV: *Wirtschaftlichkeit* der staatlichen Infrastrukturnetze steigern**

Während die über den Markt finanzierten Infrastrukturnetze zum vornherein dem Erfordernis der betriebswirtschaftlichen Rentabilität unterliegen, ist bei den über den Staatshaushalt finanzierten Infrastrukturnetzen (Strasse und Schiene) der Einsatz öffentlicher Mittel permanent zu optimieren.

#### 12 *Projekte priorisieren*

Sämtliche grösseren Infrastrukturvorhaben im Strassen- und Schienennetz sind einer systematischen, nachvollziehbaren Kosten-Nutzen-Analyse zu unterwerfen und anhand gleichwertiger, transparenter Kriterien konsequent zu priorisieren. Dabei sind stets auch die Opportunitätskosten einer Nicht-Investition in Betracht zu ziehen.

#### 13 *betriebliche Effizienz fördern*

Die Produktivität der staatlichen Infrastruktursektoren ist durch organisatorische Massnahmen (z.B. Zentralisierung, Outsourcing, Public Private Partnerships) und durch die gezielte Einführung von Wettbewerbselementen (z.B. Leistungsvereinbarungen, Benchmarks, Ausschreibungen) zu steigern.

#### 14 *Synergien ausschöpfen*

Angesichts der wechselseitigen Abhängigkeiten verspricht ein abgestimmtes Vorgehen bei Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der verschiedenen Infrastrukturnetze substanzielle Einsparungen an Zeit, Kosten und Ressourcen.

#### 15 *Verkehr gesamtheitlich koordinieren*

Die verschiedenen Verkehrsträger sind gemäss ihren komparativen ökonomischen und ökologischen Vorteilen einzusetzen und durch funktionale, leistungsfähige Schnittstellen so miteinander zu verknüpfen, dass möglichst lückenlose intermodale Transportketten entstehen.



## *Stossrichtung V: **Finanzierung** der staatlichen Infrastrukturnetze langfristig sichern*

Der Bau und Unterhalt der staatlich finanzierten Infrastrukturnetze (Strasse und Schiene) beansprucht umfangreiche öffentliche Mittel über lange Zeiträume. Im Interesse einer langfristig optimalen Entwicklung dieser Netze ist für deren nachhaltige Finanzierung zu sorgen.

### *16 mittelfristig bestehendes Finanzierungsmodell optimieren*

Das bestehende Finanzierungsmodell ist mittelfristig so zu optimieren, dass das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und geplanten Ausgaben sowie zwischen Erweiterungs- und Erhaltungsinvestitionen erhalten bleibt. Die Folgekosten von Investitionen für die öffentliche Hand und für die Leistungserbringer (Lebenszykluskosten) sind angemessen zu berücksichtigen.

### *17 Voraussetzungen für privates Engagement schaffen*

Ein privates Engagement in den staatlichen Infrastrukturektoren kann sinnvoll sein, wenn die Vorteile aus Sicht der öffentlichen Hand überwiegen. Voraussetzung ist die Auslagerung der betreffenden Infrastrukturen in selbständige Netzgesellschaften, die in der Lage sind, Kapital auf dem freien Markt zu beschaffen und mit ihren Einnahmen marktgerecht zu verzinsen.

### *18 längerfristig Systemwechsel zu «Mobility Pricing» prüfen*

Längerfristig ist neues Finanzierungsmodell zu prüfen, das nicht nur die notwendigen Einnahmen auf lange Sicht generiert, sondern auch die Mobilität im Sinne einer ökonomisch effizienten und ökologisch nachhaltigen Nutzung der Netzkapazitäten beeinflusst. Dies ist im Rahmen einer marktwirtschaftlichen Ordnung nur mittels leistungs-, qualitäts- und nachfrageabhängiger Preise für den offenen Zugang zu den Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.