

Leitsätze der nationalen Infrastrukturstrategie bis 2030

Veröffentlicht von: **Generalsekretariat GS-UVEK**, Presse- und Informationsdienst

Veröffentlicht am: 3.11.2009

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

In allen Infrastrukturektoren 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

Investitionen zur langfristigen Werterhaltung und Qualitätssicherung der bestehenden Infrastrukturnetze haben erste Priorität.

2 Kapazitäten optimal auslasten

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

3 neue Technologien nutzen

Das effizienzsteigernde Potenzial innovativer Technologien – sei es zur Verbesserung des betrieblichen Managements oder zur Nachfrageoptimierung – ist zu nutzen. Den damit verbundenen Systemrisiken ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken.

4 systemgefährdende Kapazitätsengpässe beseitigen

Falls absehbar ist, dass Produktivitätssteigerungen (Kapazitätsbewirtschaftung, neue Technologien) allein nicht ausreichen, um die Leistungsfähigkeit der nationalen Infrastrukturnetze auf mittlere und lange Sicht zu gewährleisten, sind rechtzeitig gezielte Ausbauten zur Beseitigung systemgefährdender Kapazitätsengpässe vorzunehmen.

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

Generell geht von Infrastrukturen ein erhebliches Risiko für die natürliche Umwelt sowie für die Sicherheit, Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung aus. Umgekehrt sind Infrastrukturen ihrerseits Naturgefahren ausgesetzt. Die potenziellen Risiken und Belastungen müssen in einem angemessenen Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Infrastrukturen stehen und sollen im Zuge der Weiterentwicklung der nationalen Infrastrukturnetze auf das jeweils technisch und wirtschaftlich vertretbare Mass reduziert werden.

5 Sicherheit und Umweltverträglichkeit verbessern

Die negativen Folgen der Infrastrukturen für Umwelt, Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit sind grundsätzlich den Verursachern anzulasten und im Rahmen der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit zu minimieren.

6 Naturgefahren vorbeugen

Der Bedrohung der Infrastrukturen und ihrer Nutzer durch Naturgefahren 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 sollen alle Landesteile zuverlässig erschliessen, die gute nationale und internationale Anbindung des polyzentrischen «Städtenetzes Schweiz» sicherstellen und eine Verdichtung der Siedlungsentwicklung entlang bestehender Achsen ermöglichen. Wenn immer möglich und sinnvoll ist eine Bündelung der raumwirksamen Infrastrukturnetze in dafür reservierten Korridoren anzustreben.

*Stossrichtung III: **Wirtschaftlichkeit** des Infrastruktursystems steigern*

Um die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Infrastruktursektoren zu verbessern, ist der Mittel- und Ressourceneinsatz permanent nach ökonomischen Grundsätzen zu optimieren.

8 Projekte priorisieren und optimieren

Sämtliche grösseren Infrastrukturvorhaben sind einer systematischen und nachvollziehbaren volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse zu unterwerfen und anhand gleichwertiger, transparenter Kriterien zu priorisieren. Die Projektanforderungen sind auf das tatsächlich Notwendige auszurichten.

9 betriebliche Effizienz fördern

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

10 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.

*Stossrichtung IV: **Finanzierung** der Infrastrukturnetze langfristig sichern*

Der Bau und Unterhalt von Infrastrukturnetzen beanspruchen umfangreiche finanzielle Mittel über lange Zeiträume. Es ist für einen ausreichenden und stetigen Mittelfluss zu sorgen.

- Bezüglich der marktfinanzierten Infrastrukturnetze (Luftfahrt, Strom, Gas, Telekom) gilt:

11 dauerhaft Anreize für private Investitionen schaffen

Die Rahmenbedingungen in den liberalisierten Märkten sind so zu gestalten, dass dauerhaft Anreize für ausreichende Investitionen in die Substanzerhaltung, Modernisierung und Erweiterung der Netze erhalten bleiben. Im regulierten Bereich ist dem Investitionsschutz die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen.

- Bezüglich der staatlichen finanzierten Infrastrukturnetze (Strasse, Schiene) gilt:

12 mittelfristig bestehendes Finanzierungsmodell optimieren

Das bestehende Finanzierungsmodell ist mittelfristig so zu optimieren, dass das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und geplanten Ausgaben erhalten bleibt. Dabei sind auch die Folgekosten von Investitionen für die öffentliche Hand sowie für die Leistungserbringer zu berücksichtigen.

13 längerfristig Systemwechsel zum «Mobility Pricing» anstreben

Längerfristig ist ein Systemwechsel in Richtung eines integralen «Mobility Pricing » anzustreben. Dieses umfasst alle Verkehrsträger und verfolgt neben dem Finanzierungsziel auch ein Lenkungsziel (Nachfragesteuerung über Preissignale).

14 Voraussetzungen für privates Engagement schaffen

Ein privates Engagement in den staatlichen Infrastruktursektoren kann sinnvoll sein, wenn die Vorteile für die öffentliche Hand überwiegen. Voraussetzung ist, dass selbständige Netzgesellschaften das eingesetzte Kapital marktgerecht verzinsen können.

Stossrichtung V: günstige Rahmenbedingungen für die Infrastruktursektoren schaffen

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

15 Infrastrukturmärkte angemessen regulieren

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

16 Bewilligungsverfahren beschleunigen

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

17 aktive Rolle bei der Europäisierung übernehmen

Die Chancen, die sich aus der besonderen Lage der Schweiz als Infrastruktur-Drehscheibe Europas ergeben, sind zu nutzen. In grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen Behörden und Industrie ist die Interoperabilität der europäischen Infrastrukturnetze zu verbessern und der diskriminierungsfreie Marktzugang zu gewährleisten. Die schweizerischen Infrastrukturunternehmen müssen rechtzeitig alle strategischen Optionen für ihre Positionierung im europäischen Binnenmarkt evaluieren.

18 Verkehr gesamtheitlich koordinieren

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