



Die Schweiz muss ihre Infrastruktur wieder auf Vordermann bringen

Verkehr, Energieversorgung, Mobilfunk - überall drohen Sklerosen. Es ist Zeit, dass wir mit intelligenter Software und Preissignalen etwas dagegen tun.

Wir alle kennen diese Situation. Man fährt auf dem Landweg in die Ferien – und kaum überquert man die Grenze, merkt man: Jetzt sind wir nicht mehr in der Schweiz. Alles wirkt, man kann es nicht anders sagen, einen Tick schlechter – die Strassen, die Sauberkeit, die Pünktlichkeit der Züge, das Angebot im öffentlichen Verkehr, das Mobilfunknetz. Dieser Eindruck ist nicht etwa die Folge eines verklärten Patriotismus. Er lässt sich objektivieren. So erreicht die Schweiz im Ländervergleich des Weltwirtschaftsforums im Bereich Infrastruktur mit der Note «Fast perfekt» den vierten Rang weltweit. Unsere Infrastruktur ist gut, sehr gut sogar.

Doch die Beobachtung ist trügerisch. Denn die Infrastruktur, auf die wir heute stolz sind, ist das Ergebnis jahrzehntelanger Investitionen. So stammt zum Beispiel ein grosser Teil unserer Tunnels, Brücken oder der Abwassersysteme aus den siebziger und achtziger Jahren. Und bei unserer Infrastruktur verhält es sich ein bisschen wie bei einem Weingut, dessen prämierte Weine von heute von den Winzern der vorangegangenen Generation angebaut wurden: Die Auszeichnungen können leicht darüber hinwegtäuschen, dass die Reben bereits von Wurzelfäule befallen sind und das Fundament für den Erfolg erodiert. Ein genauer Blick auf unsere Infrastruktur zeigt tatsächlich erste faule Stellen:

- Das Strassennetz ist chronisch überlastet. Jeden Tag stehen Schweizerinnen und Schweizer im Schnitt etwa 200 000 Stunden im Stau. Die Stautunden haben sich seit 20 Jahren mehr als verdreifacht. Das kostet uns drei Milliarden Franken pro Jahr. Zum Vergleich: Damit könnte man die Hälfte des ganzen Bundespersonals bezahlen.
- Auf der Schiene stehen mindestens bis 2035 substanzielle Investitionen an. Das Geld dafür war schnell gesprochen, mit der Umsetzung hapert es jedoch. Bewilligungen und komplexe Verfahren sorgen für Flaschenhälse. Auch fließt ein steigender Anteil der Investitionen in lebenserhaltende Massnahmen, also in Betrieb und Unterhalt. Zukunftsgerichtete Ausbauten werden zur Seltenheit.
- Im Flugverkehr besteht praktisch Stillstand. Eine Pistenverlängerung um wenige Meter am Flughafen Zürich zur Erhöhung der Sicherheit und Bewahrung – nicht einmal Ausbau – der Kapazität, dürfte sich bis nach 2030 hinziehen.
- Der Ausbau von erneuerbarer Energie bedarf mehrerer Jahrzehnte –deutlich länger als im europäischen Ausland. Und er geht zwei- bis dreimal langsamer voran, wie er sollte. Wichtige Pilotprojekte im Bereich Wasserstoff werden von Rekursen verhindert. Auch die Stromnetze müssten laut dem Bundesamt für Energie für bis zu 30 Milliarden Franken bis 2050 ausgebaut werden, um den Ansprüchen der Zukunft zu genügen.
- Die Wasserversorgung ist noch nicht fit für den Klimawandel, wie kürzlich von einem Bericht des Bundes bestätigt wurde. Ein Grossteil der Leitungen in der Schweiz stammt aus dem letzten Jahrhundert und ist sanierungsbedürftig.
- Im Mobilfunk sind über 3000 Baugesuche für Antennenaufrüstungen hängig, die im Schnitt mindestens drei Jahre brauchen. Bund und Branche rechnen damit, dass der 5-G-Ausbau unter den derzeitigen Voraussetzungen mehr als zehn Jahre dauert und dabei Milliarden verschlingt.

Das schleichende Zurückfallen in den verschiedenen Bereichen ist ein Symptomkomplex, der auf eine generelle, ursächliche Krankheit hindeutet: Die Schweiz leidet an Infrastruktur-Sklerose. Gegen eine solche Infrastruktur-Sklerose gibt es leider kein Allheilmittel. Wir brauchen ein grundsätzlich neues Denken in der Infrastrukturpolitik. Für den Infrastrukturbau muss die Schweiz ihre Verfahren straffen, die Verantwortlichkeiten und Koordination im föderalen Gebilde stärken und die Marktwirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit im Bau verbessern. Beim Infrastrukturgebrauch gilt es, auf zukunftstaugliche Lösungen zu setzen. Die Hardware muss mit intelligenter Software ergänzt werden.

Auch Preissignale und Effizienz müssen in Zukunft eine Rolle spielen, beispielsweise durch ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing. Es ist davon abzuraten, sich mit Symptombekämpfung und Pflasterlipolitik zufriedenzugeben.

Dabei sollte die Behandlung nicht länger verschleppt werden. Die Schweiz droht in vielen Bereichen von der Vorreiterin zur Nachzüglerin zu verkommen. Dies ist besonders problematisch, weil unser Land wächst – bis 2050 um einen Fünftel – und die Infrastruktur damit immer stärker beansprucht werden wird. Wenn wir 2050 bei einem Grenzübertritt nicht nur deshalb stolz sein wollen, weil unsere Nachbarländer es vielleicht noch schlechter machen, dann müssen wir jetzt

handeln. Das schulden wir zukünftigen Generationen.

Die Erstpublikation dieses Beitrags erfolgte am 15. Januar 2023 in der NZZ am Sonntag.