

Frühjahrs-Medienkonferenz  
Donnerstag, 3. April 2008

Es gilt das gesprochene Wort

## Infrastruktur: mehr Transparenz und Wettbewerb

Pascal Gentinetta, Vorsitzender der Geschäftsleitung

Sehr geehrte Damen und Herren

Moderne und funktionstüchtige Verkehrsinfrastrukturen sind ein Schlüsselfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit und damit für den Wohlstand. Das schweizerische Verkehrsnetz ist zwar gut ausgebildet, stösst aber bisweilen an Grenzen, während anderswo Überkapazitäten vorhanden sind. Diese Kapazitätsprobleme müssen im Rahmen einer gut durchdachten Finanz- und Wirtschaftspolitik gelöst werden. Die verschiedenen Landesregionen hegen grosse Erwartungen, doch die Mittel sind beschränkt. Es ist nicht unsere Aufgabe, bestimmten Projekten den Vorzug zu geben. Wir fordern aber einen transparenten Entscheidungsprozess, der auf wirtschaftlichen Analysen mit den gleichen Kriterien für alle Projekte beruht.

### **Volksentscheid zum Rahmenkredit respektieren**

Der Rahmenkredit von 30,5 Milliarden Franken für den Fonds für Eisenbahngrossprojekte muss unbedingt eingehalten werden. Dieser beträchtliche, im Jahr 1998 vom Volk genehmigte Betrag dient der Finanzierung des Konzepts BAHN 2000, der NEAT, der Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken.

Die Parlamentsentscheide zu den Anschlüssen an die Hochgeschwindigkeitslinien lassen jedoch im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) bereits eine neue Lawine regionaler Forderungen erahnen – mit unvorhersehbaren finanziellen und verkehrsmässigen Konsequenzen. Die separate Finanzierung der Mehrkosten der NEAT, die Lockerung der Bevorschussungslimite oder der Aufschub der Rückzahlungen sind nur Notbehelfe, die den FinöV-Fonds unweigerlich aufblähen und so zur Überschuldung führen würden.

### **Kostenexplosion im sozialen Bereich – ein Damoklesschwert**

Neben der Forderung der zur Einhaltung des Finanzrahmens verlangen wir mehr Transparenz, damit die nützlichsten Projekte und die effizientesten Investitionen bevorzugt werden. Der Verkehrssektor ist nicht das Stiefkind der öffentlichen Ausgaben. Die Verkehrsausgaben haben, wie alle staatlichen Ausgaben, zwischen 1990 und 2004 stärker zugenommen als das Wirtschaftswachstum und die Teuerung; der jährliche Anstieg lag bei 3,1 Prozent. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die stark

wachsenden Ausgaben für den Schienenverkehr zurückzuführen, während die Mittel für die Strasse nur mässig zugelegt haben. Das Problem der Eisenbahninvestitionen ist heute also nicht der Finanzmangel.

Dagegen besteht die Gefahr, dass der Infrastrukturbereich der finanziellen Entwicklung im Sozialversicherungsbereich zum Opfer fällt. Das Ausgabenwachstum im Sozialbereich lag bzw. liegt – auch in Zukunft – deutlich über dem Durchschnitt. Wenn diese Entwicklung ungebremst anhält, werden die Sozialaufgaben die für andere Ausgabegebiete, u.a. den Verkehrssektor, vorgesehenen öffentlichen Budgetanteile weiter verdrängen. Um zu vermeiden, dass der Staat in zwanzig Jahren praktisch nur noch Soziales leistet, und um die Investitionskapazitäten für Infrastrukturen und Ausbildung zu erhalten, muss das Problem der Sozialausgaben entschlossen angepackt werden. So sollte innerhalb der erforderlichen Frist die sechste IV-Revision eingeleitet werden, die das Kostenwachstum noch stärker bremsen muss. Dies liegt im Interesse aller übrigen Aufgabenbereiche.

### **Mangelnde Transparenz bei der Prioritätensetzung**

Neben dem strukturellen Aspekt der explodierenden Sozialkosten, welche die für andere Aufgabengruppen verfügbaren Mittel begrenzen, erfordert die Einhaltung des Finanzrahmens für Eisenbahngrossprojekte eine klare Prioritätensetzung. Heute verfügt das Parlament nicht über die notwendigen Instrumente, um in Kenntnis der Sachlage zu entscheiden; das gilt besonders für die betriebliche Rentabilität der Projekte, für den allgemeinen sozioökonomischen Mehrwert der Projekte, für die Funktionalität der Verkehrsnetze (Überlastung, Engpässe, Ausbau) sowie für die zeitlichen Prioritäten. So ist man heute bereit, Kredite in Höhe von mehreren Hundert Millionen, ja sogar Milliarden Franken abzusegnen, obwohl die politischen Entscheidungsträger noch nicht einmal den Auslastungsgrad der unterschiedlichen Eisenbahnlinien auf der Basis einer Analyse mit Vergleichbarkeitswert kennen.

economiesuisse fordert bereits seit geraumer Zeit bessere Analyseinstrumente im Infrastrukturbereich. Dieses Problem ist im Verkehrssektor altbekannt: Die Litra und der TCS haben sich vor drei Jahren economiesuisse angeschlossen und an das UVEK appelliert, diese Lücken zu schliessen um in aller Transparenz die besten politischen Entscheidungen zu ermöglichen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat zwar seitdem einen Zwischenbericht vorgelegt, der zum Verständnis der Verkehrsfinanzierung beiträgt. Das reicht aber bei weitem nicht aus. Das Beispiel der Infrastrukturkosten der Post verdeutlicht, wie sinnlos es ist, Informationen zurückzuhalten. Nur auf transparente Informationen gestützte, detaillierte Wirtschaftsanalysen erlauben den grossen Sprung nach vorne.

### **Objektivere Informationen zur Verhinderung von Konflikten unter den Regionen**

Mangels objektiver Informationen drohen in Folge der Parlamentsdiskussionen zum FinöV-Fonds finanzielle Entgleisungen oder regionale Animositäten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das Parlament alle Forderungen annimmt und damit den Finanzrahmen sprengt. Denkbar wäre auch, dass situationsbedingte Allianzen bestimmte Projekte bzw. Regionen auf Kosten anderer begünstigen. In beiden Fällen dürfte das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen nicht optimal ausfallen.

Die Realisierung der NEAT muss vorangetrieben werden, weil sonst Mehrkosten entstehen. Deshalb sollten mit den noch verfügbaren Mitteln aus dem FinöV-Fonds Projekte finanziert werden, die mit grösserer Transparenz beurteilt wirklich prioritär sind. Projekte, die nicht im Rahmen des FinöV-Fonds finanziert werden können, gerieten nicht in Vergessenheit, sondern würden erst später in die Wege geleitet und mit ordentlichen Investitionen finanziert.

### **Mehr Wettbewerb und eine Regulierungsbehörde**

Abgesehen von den Erwägungen zur Transparenz muss die Liberalisierung im Eisenbahngütertransport fortgesetzt werden. Die zweite Eisenbahnreform ist in Verzug. Mehr Wettbewerb würde zu einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis beitragen. Der Wettbewerb müsste mit der Einführung einer wirklich unabhängigen Regulierungsbehörde einhergehen. Dies würde die enormen Investitionen im Rahmen der NEAT rentabler machen und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene fördern.

Die Reform des Trassenpreises – eine langjährige Forderung von economiesuisse – könnte diesbezüglich Fehlanreize beseitigen. Wegen der aktuellen Preispolitik ist der Bund gezwungen, die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger mit erheblichen Subventionen zu fördern. Für die Jahre 2011-2018 handelt es sich um 1,6 Milliarden Franken. Aufgrund der mangelhaften Transparenz bei SBB Cargo ist ungewiss, ob diese Beträge nicht in stark defizitären Geschäften im Ausland versickern. Zumindest ein Teil dieser Beträge würde besser für Infrastruktur- statt für Verbrauchsinvestitionen verwendet.

### **Fazit**

economiesuisse unterstützt die Gesamtstrategie für die Fortsetzung der Realisierung der NEAT und für die Verbesserung des Reiseverkehrs und des Knotensystems. Aus dem FinöV-Fonds sollen Investitionsausgaben finanziert werden, die per se einen wirtschaftlichen Mehrwert bringen. Unser Verband erhebt nicht den Anspruch, zu definieren, welche Eisenbahninfrastrukturprojekte unverzichtbar, dringend oder zweitrangig sind. Alle regionalen Forderungen sind achtbar. Bestimmte Infrastrukturen scheinen und sind womöglich unverzichtbar, aber dies müsste eine gründlichere Analyse erst bestätigen.

Im Dossier der Eisenbahninfrastrukturen kommt es auf ein Jahr mehr oder weniger nicht an. Deshalb appellieren wir ans Parlament, zusätzliche Instrumente zu verlangen, damit in Bezug auf den Auslastungsgrad und auf die jeweilige Rentabilität der Linien lückenlose Transparenz geschaffen wird. Dies wird die Entscheidungsfindung erleichtern.