



Stadt Bern  
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
Fax 031 321 60 10  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband  
Frau Renate Amstutz  
Direktorin  
Florastrasse 13  
3000 Bern 6

Bern, 28. Januar 2010

### **Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz, Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Amstutz

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt für die Gelegenheit, zum rubrizierten Bericht des UVEK Stellung nehmen zu können. Gerne übermittelt er Ihnen folgende Bemerkungen sowie Änderungs- und Ergänzungsvorschläge:

*Seite 5, Tabelle, Zeile Strasse:*

Als Prozess (Dienstleistung) sind nicht nur der MIV und der öV aufzuführen. Auf schweizerischen Hauptstrassen zirkuliert auch nicht-motorisierter Verkehr (Fahrräder). Änderungsvorschlag: „motorisierter“ streichen (dann sind auch die Velos mit eingeschlossen).

*Seite 9, Tabelle, Zeile Strasse:*

Hauptstrassen gemäss Definition Bund sind tatsächlich im Besitz der Kantone (siehe dazu Seite 14/Fussnote 31). Hauptstrassen im funktionalen Sinne sind aber teilweise auch im Besitz von Gemeinden. Daraus resultiert insofern eine Finanzierungsungerechtigkeit, als Gemeinden kaum Zugriff auf Verkehrsabgaben haben. Dieser Sachverhalt fehlt in der Betrachtung (siehe auch Bemerkung zu Seite 50). Es trifft unseres Erachtens auch nicht zu, dass Strassen 100% über die Nutzer und Nutzerinnen finanziert werden. Treffender wäre eine Aussage analog zur Schiene, d.h. teilweise Nutzer, teilweise Staat.

*Seite 9, Tabelle, Zeile Luftfahrt:*

Es fliessen auch Mittel vom Staat in die Infrastrukturen.

*Seite 50:*

Wenn auf die knapper werdenden Mittel aus den heutigen Verkehrsabgaben mit neuen Verkehrsabgaben reagiert werden soll (Mobility Pricing), dann muss dieses neue Sys-

tem ein zusammenhängendes Netz umfassen, das nach funktionalen Kriterien zu definieren ist. Das Strasseneigentum kann dabei keine Rolle spielen. Ein Einbezug der Gemeinden bei der Definition von Zielen, Netzen und Technologien ist zwingend erforderlich.

Wird Mobility Pricing mit dem Ziel der optimalen Verkehrsverteilung auf die vorhandenen Strassen eingeführt, gilt es zu berücksichtigen, dass die bessere Verteilung des Verkehrs auch Nachteile mit sich bringt. Sie führt tendenziell zu einem Verlust von unbelasteten Räumen und zu einer Mehrbelastung von Strassen in empfindlichen Siedlungs- und Naturräumen. Mobility Pricing muss deshalb auch auf die Reduktion der Umweltbelastung abzielen (z.B. durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl).

*Seite 58, Kapitel 6.7: Telekommunikation, erster Abschnitt:*

Infrastruktur laufend modernisieren: Es fehlt ein Hinweis zur wirtschaftlichen Nutzung des (öffentlichen) Bodens. Ergänzungsvorschlag am Schluss des Abschnitts: „...ein ausreichender Investitionsschutz gewährleistet ist. Dabei ist auf die wirtschaftliche Nutzung des öffentlichen Bodens und die Werterhaltungsplanung der öffentlichen Hand zu achten. Auf einen aus volkswirtschaftlicher Sicht wenig sinnvollen Wettbewerb bei der Infrastrukturerstellung (Parallelnetze, übermässige Belastung des öffentlichen Raums durch Bauaktivitäten) ist zu verzichten.“ Entsprechend ist auch auf Seite 66, Kapitel 7.2. (Telekom, V), Ziffer 5 anzupassen: „Die regulatorischen Rahmenbedingungen sind so zu setzen, dass bestmögliche Voraussetzungen für die rasche Ausbreitung innovativer und leistungsfähiger Technologien (z.B. Glasfaserinfrastruktur) in allen Landesteilen geschaffen werden. Dafür ist ein funktionierender Wettbewerb im Markt für Fernmeldedienste und die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs zentral. Dem Investitionsschutz ist hierbei indessen Rechnung zu tragen. Auf eine Ausweitung des Wettbewerbs auf die Infrastrukturerstellung (Parallelnetze) ist zu verzichten.“

*Seite 60ff:*

Es bleibt unklar, welche Bedeutung den Leitlinien und Leitsätzen zukommt. Dies umso mehr, als beim Verkehr die wesentlichen Eckpunkte des Netzausbaus bereits definiert sind. Es fehlt eine Stossrichtung, die zuerst die Reduktion der Nachfrage verlangt, bevor man neue Anlagen baut oder bestehende ausbaut. Weniger Strom brauchen ist mindestens so intelligent wie ein neues Kraftwerk bauen. Dasselbe gilt für die Strassen: Weniger Verkehr produzieren, z.B. mit einer konsequent angewendeten Raumplanung, ist intelligenter als neue Strassen zu bauen.

Zu den einzelnen Leitlinien bzw. Stossrichtungen:

Stossrichtung 1: Es müsste deutlicher zum Ausdruck kommen, dass die Schweiz nicht nur eine international konkurrenzfähige Infrastruktur braucht, sondern eine Infrastruktur, die ihr einen Top-Platz in Europa sichert (Bedeutung der Infrastruktur als Standortfaktor ist von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung).

Stossrichtung 2: Neben der Bedrohung der Infrastrukturen durch Naturgefahren müssten auch andere Risiken erwähnt werden (ganzes Spektrum gemäss Störfallverordnung). Dabei besteht ein Zusammenhang zur Frage, ob Infrastrukturen in gewissen Räumen gebündelt werden sollten (aus raumplanerischer Sicht eher ja, aus einer Risikobetrachtung eher nein). Eine Bündelung der Netze müsste im Gegenzug zur Folge

haben, dass in Räumen mit schlechter Infrastruktur keine neuen Bauzonen geschaffen würden.

Stossrichtung 3: Der Begriff des „tatsächlich Notwendigen“ (Punkt 8) ist unklar. Mit der Frage mit der (Teil-)Privatisierung muss sehr sorgfältig umgegangen werden. Ausländische Beispiele fördern zum Teil kontraproduktive Effekte an den Tag.

Stossrichtung 4: Es entsteht der Eindruck, dass erst langfristig ein Lenkungsziel mit dem Finanzierungsziel gekoppelt werden kann. Die Koppelung könnte schon heute vorgenommen werden (Treibstoffpreis, Motorfahrzeugsteuern, etc.)

Stossrichtung 5: Es ist nicht offenkundig, weshalb die Schweiz beim Strassenverkehr eine aktive Rolle in der Europäisierung übernehmen sollte. Vielmehr müsste eine klare Priorisierung zu Gunsten einer aktiven Rolle beim Schienenverkehr formuliert sein.

*Seite 66, Tabelle, Zeile Strom, Punkt II/4:*

Die Erdverlegung von Hochspannungsleitungen ist in empfindlichen Gebieten nicht nur zu evaluieren, sondern umzusetzen.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung der Anliegen im Rahmen Ihrer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen



Alexander Tschäppät  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann  
Stadtschreiber