

NZZ am Sonntag

USA

Die Höflichkeit der Demokraten neigt sich dem Ende zu

Nun, da die Welt nur darauf wartet, dass er sich wieder verspricht oder verhaspelt, verwechselt er ausgerechnet Selenski mit Putin, und dann - als wäre es nicht schlimm genug - spricht er noch von seiner Vizepräsidentin Trump anstatt von Harris. Joe Biden macht sich mit jedem weiteren Patzer zum Gespött, und mit jedem Tag, an dem er nicht seinen Rücktritt aus dem Präsidentschaftsrennen ankündigt, spielt er mit seinem Vermächtnis als US-Präsident. Wird er als starrköpfiger «octogenarian», der seiner Partei und Amerika am Ende nur geschadet hat, in die Geschichte eingehen? Alle Politiker, die ihn bisher darum gebeten haben, zurückzutreten, taten dies mit höchstem Respekt für ihn als Politiker und als Menschen. Zuletzt Senator Peter Welch aus Vermont: Biden habe das Land vor einem Tyrannen bewahrt. Und er sei einer der besten Präsidenten unserer Zeit gewesen. Auch die in der Partei immer noch sehr mächtige frühere Speakerin des Repräsentantenhauses, Nancy Pelosi, bringt kein schlechtes Wort über die Lippen. Vielmehr betont sie auch jetzt noch, es sei an Biden, zu entscheiden, ob er weitermache oder nicht. Wie lange sie und andere Parteigrössen noch so höflich bleiben, wird sich weisen. Dass sie es so lange waren, spricht für sie. *Gordana Mijuk*

Milliardenteure Reservekraftwerke

Bundesrat Rösti muss über die Bücher gehen

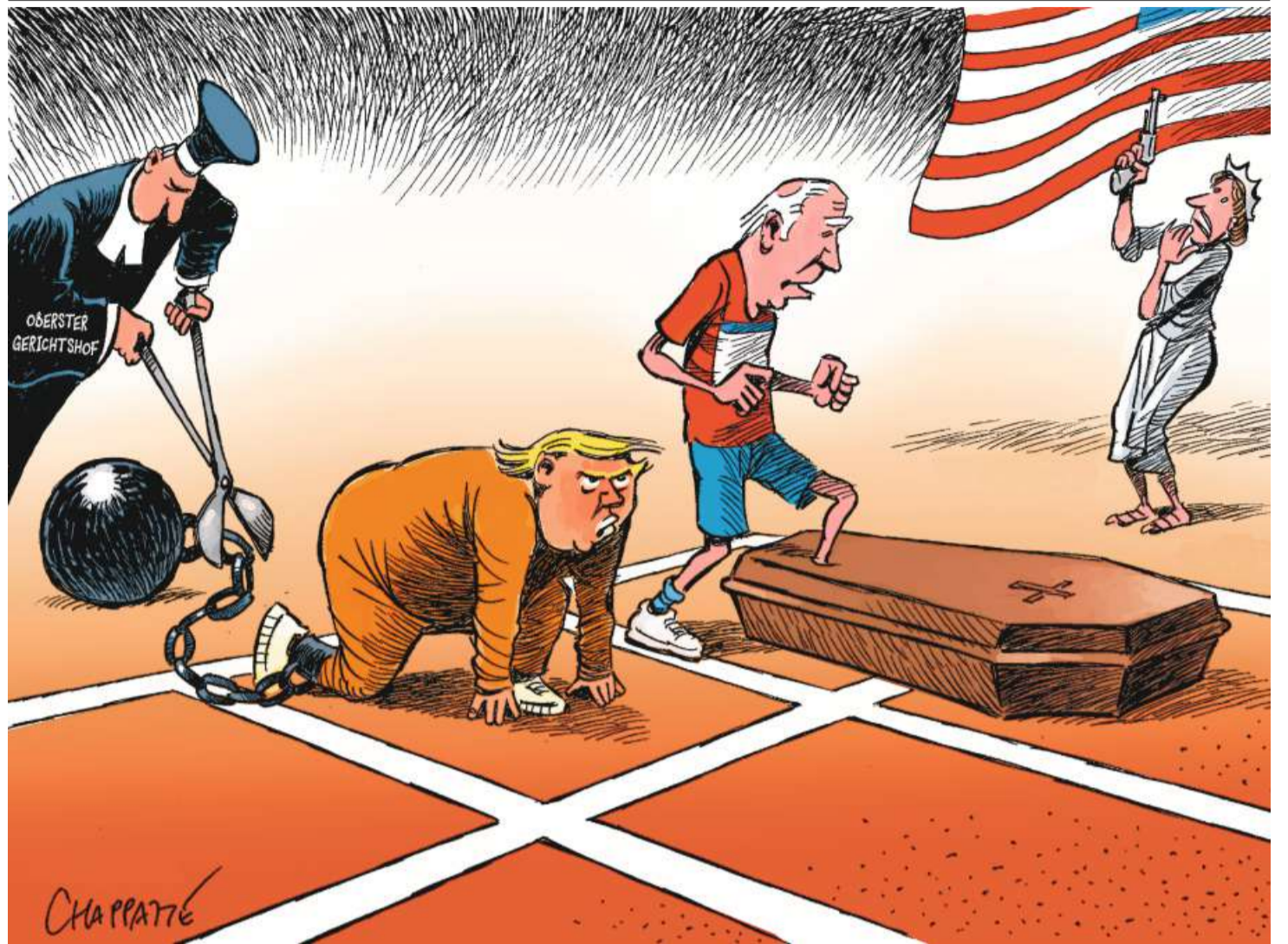
Bundesrat Albert Rösti will das Land mit Notkraftwerken vor einer Mangellage schützen. Jetzt hat die Strombranche die Rechnung dafür präsentiert: 2,6 Milliarden Franken sollen die Generatoren kosten. Es ist richtig, dass der Energieminister der Versorgungssicherheit Priorität einräumt. Aber diese Zahlen sind volkswirtschaftlich und politisch inakzeptabel. Niemand will so viel für Kraftwerke bezahlen, die voraussichtlich nie oder höchstens ein paar Tage laufen werden. Deshalb hat der Bund die Übung zu Recht abgebrochen. Wie die «NZZ am Sonntag» weiss, haben Industrievertreter im Bundeshaus vorgesprochen und eine smarte Lösung präsentiert: Statt teure Reservekraftwerke aufzustellen, wollen sie im Notfall stromintensive Werke wie Stahlschmelzen vom Netz nehmen und so grosse Mengen Strom freispielen. Selbstverständlich wäre auch das nicht gratis. Die Industriebetriebe wollen dafür entschädigt werden. Aber diese Lösung muss die Politik ernsthaft prüfen. Denn der Ansatz ist sehr schweizerisch: auf die Wirtschaft hören, gemeinsam einen Weg suchen und dann eine schlanke Lösung aufgleisen. Ganz nach dem Motto: Grips statt Beton. *Georg Humbel*

Walliser Aprikosen

In diesem Jahr geschmacksfrei

Es ist Juli, der jährliche Irrsinn beginnt: Die Zollschranken für Aprikosen sind hochgegangen. Während der Rest von Europa Steinobst genießt, das an der Sonne gereift ist, müssen Schweizer Konsumenten mit Aprikosen aus dem Wallis vorliebnehmen. In einem guten Sommer sind diese zwar überteuert und etwas sauer, aber essbar. Dieses Jahr, wo die Früchte gar keine Sonnenstrahlen abbekommen, schmecken Walliser Aprikosen nach gar nichts. Und während wir den Fendant im Zweifelsfall in einer Sauce einkochen können, gibt es dieses Jahr leider gar keinen Verwendungszweck für Walliser Aprikosen. Unser Appell: Ersparen wir uns 2024 doch den Umweg über den Detailhandel. Es ist ökologischer, die Früchte an den Bäumen zu lassen oder gleich en gros zu kompostieren. *Markus Städeli*

Chappatte



Der externe Standpunkt

Kopfloser Ausbau der Infrastruktur gefährdet die Zukunft der SBB

Bahnausbau klingt immer gut – doch die Ausbaukosten von heute sind die Unterhaltskosten von morgen. Dabei wächst der Rückstand beim Erhalt der Substanz schon jetzt, **schreibt Peter Kaderli**

Die Schweiz hat weltweit eines der besten öffentlichen Verkehrssysteme. Das ist alles andere als selbstverständlich und hat seinen Preis. Gleichzeitig wird das Netz stetig ausgebaut, das Angebot muss verdichtet werden. Wie lange können die Bahnen diese Herkulesaufgabe noch stemmen?

Die SBB sind als Marktleader inzwischen an die Grenzen des Machbaren gekommen. Deshalb muss man dicke Fragezeichen vor die geplanten massiven Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur setzen. Sie sind nicht nur eine organisatorische, sondern auch eine finanzielle Herausforderung. Der öffentliche Verkehr schlägt nach den Sozialwerken bereits heute als zweitgrösster Subventionsposten des Bundes zu Buche – Tendenz steigend.

Denn die Ausbaukosten von heute sind die Unterhaltskosten von morgen: Das schweizerische Schienennetz umfasst rund 5300 Kilometer. Das Parlament beschloss 2016 und 2019, in den Netzausbau 19,3 Milliarden Franken in zwei Ausbausritten zu investieren. Diesen Frühling erhöhte es die Investitionen um weitere 3 Milliarden Franken. Gleichzeitig muss das stetig anwachsende Netz unterhalten und betrieben werden. Die Branche schätzt, dass der Unterhalt ab Inbetriebnahme durchschnittlich rund 2 bis 3 Prozent der Investitionssumme kostet. Den Bund dürften Erhalt und Ausbau künftig jährlich rund 4 bis 5 Milliarden Franken kosten.

Diese Ausgaben werden seit 2016 ausschliesslich über den zweckgebundenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Gespeist wird der BIF aus der direkten Bundessteuer, der Mehrwert- und Mineralölsteuer, der Schwerverkehrsabgabe und aus Kantonsbeiträgen. Der Fonds dient vorrangig dem Betrieb und dem Substanzerhalt von Infrastruktur und Netz. Das Gesetz legt nicht fest, wie viel aus dem Fonds in den Ausbau fließen darf.

Wir müssen realistisch sein. Das Bahnsystem ist komplex. Die Umsetzung des Fahrplanangebots ist bereits heute sehr anspruchsvoll. In Zukunft sollen Züge noch häufiger fahren, oftmals im 15-Minuten-Takt. Den Substanzerhalt, wie etwa die bedarfsgerechte Modernisierung der bestehenden Anlagen und Bauwerke während des Betriebs, sicherzustellen wird in immer knapperen nächtlichen Zugspausen schwieriger. Die verfügbaren Mittel – seien es bautechnische oder personelle Ressourcen – sind begrenzt. Sie können nicht beliebig erhöht werden. Bei den SBB steigt der Substanzerhaltungsrückstand seit einigen Jahren stetig an. Gemäss Einschätzung der SBB wuchs er Ende letzten Jahres bereits auf über 8 Milliarden Franken an. Bei einigen anderen Bahnen bestehen ebenfalls anwachsende Rückstände.

Das sind hohe Beträge. Sie sind weder nachgewiesen noch können sie vom zuständigen Aufsichtsamt nachvollzogen werden.

Peter Kaderli



Peter Kaderli, 54, arbeitet als Prüfungsexperte und Revisionsleiter bei der Eidgenössischen Finanzkontrolle und ist Dozent an verschiedenen Weiterbildungsinstitutionen. Kaderli ist Betriebsökonom FH und hat einen EMBA mit Vertiefung Controlling/Consulting und Betriebswirtschaft an der Berner Fachhochschule absolviert.

Ausgehend von dieser angespannten Situation hat die Eidgenössische Finanzkontrolle 2023 den SBB empfohlen, den Rückstand finanziell belastbar zu berechnen und zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr einen verbindlichen Abbauplan zu erarbeiten und umzusetzen. Es besteht sonst die reelle Gefahr, dass die SBB den Substanzerhalt allmählich nur noch punktuell vornehmen können. Letztlich ist der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich, und die Zuverlässigkeit des Netzes leidet.

Diese Herausforderungen haben allerdings derzeit auf der politischen Agenda kaum Priorität. Die zusätzliche Erhöhung der Ausbauminvestitionen Anfang Jahr vermittelt den Eindruck, der Ausbau stehe im Fokus. Das Parlament nimmt die Gefahren für den laufenden Bahnbetrieb aufgrund unzureichender Unterhaltsarbeiten nur am Rand wahr. Spätestens wenn der pünktliche Fahrbetrieb wegen betrieblicher Beeinträchtigungen stark gestört ist, die Züge dadurch verspätet sind oder reihenweise ausfallen, wird die Unzufriedenheit der Kunden das Thema in die Politik tragen. Wir müssen uns aber bewusst sein, dass Korrekturmassnahmen nicht von heute auf morgen greifen werden. Sie werden sich über viele Jahre erstrecken. Es gilt deshalb, die Weichen jetzt zu stellen.

Wann genau bedarf es welcher Ausbauschritte? Dies muss in einer Gesamtschau kritisch hinterfragt werden. Prioritär sollte ein nachhaltiger, wirtschaftlicher und mit den verfügbaren Ressourcen umsetzbarer Substanzerhalt bleiben. Darüber hinaus sind Ausbauten zeitlich zu staffeln und auf ihren Mehrwert für das schweizerische Gesamtsystem hin zu priorisieren. Wir müssen heute vermeiden, dass das Bahnsystem trotz ansteigenden Ausgaben seine langjährige Zuverlässigkeit und damit sein positives Image verliert. Tragen wir Sorge zu den Schweizer Bahnen – sie sind mehr als der berühmte «Spatz in der Hand».