

**Zeitschrift:** Schweizer Monat : die Autorenzeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur  
**Band:** 99 (2019)  
**Heft:** 1064

## Titelseiten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

«Eine funktionierende  
Infrastruktur ist die Basis  
für wirtschaftliche Prosperität.  
Während etwa China eine  
neue Seidenstrasse baut,  
ächzt Europa im Schuldensumpf.  
Wo gilt es, Impulse zu setzen?  
Und welche Chancen bei  
der Infrastrukturfinanzierung  
bieten sich?»

Remy Reichmuth  
Reichmuth & Co Privatbankiers

# Staatsschulden & Infrastruktur

Kann Europa sich (s)eine Zukunft leisten?

Allen Unkenrufen des vergangenen Jahres zum Trotz: Die europäische Wirtschaft brummte, die europäischen Börsen waren auf Allzeithochs, entsprechend sprudelten in vielen Ländern die Steuergelder – Europa war stabil. Dann passierte etwas: Am 14. August stürzte ein fast 250 Meter langes Teilstück des Polcevera-Viadukts in Genua ein. 43 Menschen kamen ums Leben.

Die Schrägseilbrücke von Riccardo Morandi war von Beginn an schwierig im Unterhalt. Da ihre tragenden Seile in Beton gegossen waren, mussten stets verschiedene Messverfahren angewendet werden, um festzustellen, ob – und wenn ja: wie stark – der eingefasste Stahl korrodiert war. Die Folgen: enorme Kosten bei Prüfung und Instandsetzung und eine darauffolgende lange Kette von geäußerten Sicherheitsbedenken und aufgeschobenen oder gar sistierten Reparaturvorhaben. Experten benannten schliesslich «Verfallserscheinungen» als Grund für den fürchterlichen Einsturz. Allerdings sind die im August gerissenen, weil offenbar stark beschädigten Stahlseile nur der technische Grund für das Versagen. Als «Verfallserscheinung» lässt sich auch das kaum durchschaubare Geflecht zwischen staatlicher Aufsicht, privaten Betreibern und supranationalen Sicherheitsvorgaben beschreiben: Bis zu 1000 Lastwagen pro Stunde und mehr als 25,5 Millionen Autos jedes Jahr fuhren bis zuletzt über die Brücke – ein Vielfaches dessen, wofür sie 1967 freigegeben wurde, und das obwohl die Schäden bereits vermutet wurden. Gehandelt wurde nicht. Kein Einzelfall: In Italien sind laut «Spiegel» Infrastrukturprojekte in Höhe von 21 Milliarden Euro blockiert. Es herrscht politische Hybris, selbst die enormen Unterstützungssummen der EU kommen nicht da an, wo sie hinsollen.

Seit 2018 ist nun also klar, dass auch in Europa tragende Infrastrukturen kollabieren können – und das in wirtschaftlichen Hochzeiten, in den Hochburgen der Innovation. Dass derzeit fast alle europäischen Länder mehr Geld in den Schuldendienst als in die eigene Infrastruktur stecken müssen, stimmt zusätzlich bedenklich. Experten warnen schon lange, dass dieser Umstand davon abhält, die wichtigen Weichen für die Infrastruktur der Zukunft zu stellen und notwendige Investitionen zu tätigen. Wer kann, soll, muss das bezahlen? Antworten auf den folgenden Seiten.

Wir wünschen anregende Lektüre!  
Die Redaktion

Für die Unterstützung dieses Dossiers danken wir Reichmuth & Co Privatbankiers.  
Redaktionell verantwortlich ist der «Schweizer Monat».