

## Medienmitteilung

Dienstag, 29. Juni 2010

# Effizient in die Zukunft investieren

## Gesamtschau zur Bedeutung von Netzinfrastrukturen in der Schweiz

**Infrastrukturen bilden die Grundlage für das erfolgreiche Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft und sind daher ein wichtiger Standortfaktor. Die Schweiz hat im internationalen Vergleich sehr gute Infrastrukturen, wie eine Gesamtschau des Wirtschaftsdachverbands economiessuisse belegt. Andere Länder holen jedoch auf. Die frühzeitige, fokussierte Infrastrukturmodernisierung, deren Finanzierung nach transparenten Kriterien sowie die konsequente Förderung von Wettbewerbselementen sind für den langfristigen Erfolg der Schweiz zentral.**

Die Infrastrukturen in allen Sektoren sind seit den 1990er-Jahren weltweit im Wandel. Laut Pascal Gentinetta, Vorsitzender der Geschäftsleitung von economiessuisse, entscheidet primär die Qualität und weniger die Quantität der Infrastrukturen in der Schweiz über die Attraktivität des Standorts. Beim weiteren Ausbau muss das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmen. Wo die Infrastrukturbenutzer keine kostendeckenden Preise zahlen können, werden der staatlichen Finanzierung von Netzinfrastrukturen im Ausbau und im Betrieb inskünftig engere Grenzen gesetzt. Dabei stellt vor allem die Verschiebung innerhalb der staatlichen Ausgaben weg von Infrastrukturen hin zu Sozialausgaben ein Problem dar. Hier findet ein schleichender Verdrängungskampf statt. Dieser ist zu dämpfen.

Es gibt aber noch weitere Herausforderungen in der Infrastrukturpolitik. Einerseits gilt es, mit eingeschränkten Mitteln stetig wachsende Bedürfnisse zu befriedigen, andererseits muss die Schweiz bezüglich der Qualität ihrer Infrastrukturen ihren schwindenden Vorsprung aufs Ausland halten. Dominique Reber, Mitglied der Geschäftsleitung, hält fest: „econiessuisse geht es in der Infrastrukturpolitik darum Transparenz zu schaffen und eine Orientierung nach einheitlichen Kriterien zu geben. Investiert werden muss dort, wo die volkswirtschaftliche Rentabilität am höchsten ist.“ economiessuisse hat mit dem vorliegenden Bericht eine Gesamtschau vorgelegt, die als Kompass für eine Infrastrukturpolitik dienen soll. Als Resultat sind Handlungsempfehlungen und Leitlinien für alle Netzsektoren entstanden.

Sorgen bereiten der Wirtschaft insbesondere Fragen zur Finanzierung im Verkehrsbereich. Das Finanzierungssystem ist zu komplex, um effizient zu sein. Die Verwendung der Einnahmen ist verworren, der Transfer (rund 2 Milliarden Franken pro Jahr) von der Strasse zur Schiene ist sehr hoch. economiessuisse fordert, dass die Verkehrsfinanzierung drastisch vereinfacht wird. Hanspeter Rentsch, Präsident der Infrastrukturkommission, sieht im „Mobility Pricing“ eine gute Strategie: „Ein Ersatz der bestehenden Finanzierung durch ein echtes ‚Mobility Pricing‘, das für Strasse und Schiene gleichermaßen angewendet wird, ist langfristig für die Verkehrspolitik zielführend.“ economiessuisse wehrt sich gegen die Einführung eines vermeintlichen „Mobility Pricing“, wie es von der Verwaltung

vorgeschlagen wird: Als zusätzliche einseitige Strassenabgabe zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs würde lediglich der Verteuerung und Intransparenz Vorschub geleistet.

Die Elektrizitätsinfrastrukturen sind ein weiterer Schwerpunkt des Berichts. Rudolf Hug, Präsident der Energie- und Umweltkommission, sagt in diesem Zusammenhang: „Wichtig ist die Versorgungssicherheit. Ausserdem muss eine faire Lösung zur Festlegung der Netztarife gefunden werden.“ Die sichere, kostengünstige und umweltfreundliche Versorgung ist zu einem Wettlauf gegen die Zeit geworden. Erste Engpässe drohen schon im nächsten Jahrzehnt. Im Winterhalbjahr hat die Schweiz schon jetzt keine Lösung zur Deckung der Versorgungslücke, da zu wenig eigene Energiequellen zur Verfügung stehen. Die Sicherstellung der Stromversorgung ist deshalb auch in Zukunft nur mit einem „sowohl als auch“ von erneuerbaren Energien und Kernenergie zu gewährleisten.

\*Definition „Mobility Pricing“: ein Ersatz bestehender Verkehrsabgaben für Schiene und Strasse, die verkehrsträgerübergreifend eingeführt wird und verursachergerecht ist.

Rückfragen:

Roberto Colonnello

Telefon: +41 44 421 35 50

[roberto.colonnello@economiesuisse.ch](mailto:roberto.colonnello@economiesuisse.ch)

**Medienkonferenz**

**Präsentation Studie „Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren“**

Dienstag, 29. Juni 2010

Es gilt das gesprochene Wort

## Netzinfrastrukturen – Mut zum effizienten Investieren

Dr. Pascal Gentinetta, Vorsitzender der Geschäftsleitung von economiessuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweiz verfügt im internationalen Vergleich insgesamt über qualitativ hochstehende Netzinfrastrukturen. Dieser Befund wird unserem Land breit attestiert. Dieses Qualitätssiegel im infrastrukturellen Bereich ist auch ein klarer Standortvorteil, den es zu verteidigen gilt. Dafür müssen politisch die Weichenstellungen frühzeitig gesetzt werden. Nagelprobe sind wichtige bevorstehende Vorlagen wie die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Konzeption der Bahn 2030, die Revision des Postgesetzes und die Rahmenbewilligungen für den Ersatz der bestehenden Kernkraftwerke.

economiesuisse hat sich bis jetzt vor allem mit wirtschaftspolitisch relevanten Dossiers wie Konjunkturlage, Finanz- und Steuerpolitik, Wettbewerbsfragen, Gesellschaftsrecht, Bildungspolitik oder Aussenwirtschaftspolitik umfassender auseinandergesetzt. Im Bereich Infrastruktur und Energie hat economiessuisse bislang hingegen nur punktuell Stellung bezogen. Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir nun erstmals eine Gesamtsicht präsentieren. Eine solche Sicht ist aus verschiedenen Gründen notwendig. Erstens, weil die laufenden Marktöffnungen in den verschiedenen Sektoren ähnliche Fragestellungen aufwerfen und ähnliche gesellschaftspolitische Herausforderungen nach sich ziehen. Wie geht man z.B. regulatorisch mit deutlich komplexer gewordenen Systemen um und welche Rolle soll dabei dem Staat zukommen? Zweitens bewirken Industrialisierung und Globalisierung, dass Schwellenländer ihre Infrastrukturen massiv ausbauen und mittelfristig als Standorte an Attraktivität gewinnen – der Wettbewerb unter den Standorten wird dadurch für die Schweiz ebenfalls im infrastrukturellen Bereich sektorübergreifend im vergleichbaren Masse härter. Drittens stellen sich für alle Netzinfrastrukturen ähnliche Herausforderungen im Umgang mit der Definition einer angemessenen Versorgung, mit deren Finanzierbarkeit und mit der Bewältigung allfälliger systemimmanenter Interessenkonflikte.

Es ist absehbar, dass vor allem dort, wo die Benutzer nicht bereit sind, mindestens Vollkostenpreise selbst zu bezahlen, der staatlichen Finanzierung von Netzinfrastrukturen im Ausbau und im Betrieb immer engere Grenzen gesetzt werden. Dabei stellt vor allem die Verschiebung der Ausgaben weg von Infrastrukturen hin zu demografiebedingten sozialen Mehrausgaben ein Problem dar. Hier findet – mit Blick auf eine wachstumsfreundliche Ausgaben- und Finanzpolitik – ein gefährliches, schleichendes

Herausdrängen wie bei einem „Crowding-out“ statt. Oder plakativ ausgedrückt wird immer weniger investiert und immer mehr konsumiert. Dort gilt es unbedingt Gegensteuer zu geben.

economiesuisse ist davon überzeugt, dass primär die Qualität – und weniger die Quantität – der Infrastrukturen in der Schweiz in einem erheblichen Mass darüber entscheidet, wie attraktiv sich der Standort positionieren kann. Beim Weiterausbau muss das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmen. Politische Fehlentscheide in der Infrastrukturpolitik lassen sich nicht rasch korrigieren, und die damit verbundenen falschen Allokationen von knappen Mitteln können eine enorme Tragweite mit andauernden Folgekosten haben. Hinzu kommt, dass sich die Komplexität der Netzindustrien mit technologischen Fortschritten enorm erhöht hat: Gewisse Infrastrukturektoren wurden dabei aus staatlichen Monopolen herausgelöst und in marktwirtschaftliche Strukturen überführt. Obwohl sich die Marktöffnung grundsätzlich als grosser Erfolg bewerten lässt, haben sich die politischen Herausforderungen multipliziert. Fragen rund um Regulierung, Eigentum und Markt stehen dabei im Zentrum dieser Diskussion. Auch dort sind wir als Dachverband gefordert, konstruktive Lösungen vorzubereiten und diese in den politischen Entscheidungsfindungsprozess einfließen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund hat economiesuisse die herausragende Bedeutung der Infrastrukturen erkannt und einen eigenen Bereich ins Leben gerufen, der sich insbesondere mit Netzinfrastrukturen befasst. Die Arbeiten um den vorliegenden Bericht haben im Oktober 2009 begonnen. In Zusammenarbeit mit unseren Mitgliedern haben wir die wichtigsten Infrastrukturektoren der Schweiz einer umfassenden Analyse unterzogen. Getrieben wurde dieses Unterfangen vom Anspruch, einen umfassenden Überblick über den aktuellen Zustand der Infrastrukturen aus der Sicht der Wirtschaft zu erlangen.

Lassen Sie mich Klartext sprechen, was unsere Hauptanliegen sind: Angesichts der künftigen Finanzierungsengpässe in den öffentlichen Haushalten – hier spricht die äusserst kritische Finanzlage zahlreicher europäischer Länder Bände – gilt es, solche Rahmenbedingungen und Finanzierungsstrukturen zu gewährleisten, die auch in Zukunft die Realisierung von für Gesellschaft und Wirtschaft Mehrwert schaffender Infrastrukturen ermöglichen. Die Schweiz muss sich daher beim weiteren Ausbau auf möglichst rentable und effiziente Investitionen fokussieren. Wir können uns nicht eine Fortsetzung des Wunschkonzerts der Kantone zulasten der Bundeskasse leisten, auch wenn für sich genommen viele regionale Anliegen legitim sind. Zur Priorisierung konkurrenzierender Projekte braucht es ein Benchmarking, das eine Beurteilung aller Projekte nach gleichen Rentabilitätskriterien sicherstellt. Dafür braucht es die notwendige Transparenz. Ferner sollen die Rahmenbedingungen klar dem Wettbewerb und dem Einbezug des Privatkapitals für Investitionen den Vorrang geben. Nur so kann auf Dauer gewährleistet werden, dass unsere Netzinfrastrukturen an der Spitze bleiben.

## **Medienkonferenz**

### **Präsentation Studie „Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren“**

Dienstag, 29. Juni 2010

Es gilt das gesprochene Wort

# Kompass für eine kohärente Infrastrukturpolitik

Dominique Reber, Mitglied der Geschäftsleitung economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

economiesuisse hat sich einen Kompass für die Infrastrukturpolitik gegeben, mit den sogenannten Leitlinien, die ich Ihnen erläutern möchte:

#### **Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerb**

Das Vorbild der Infrastrukturanbieter sollte in jedem Fall das private Unternehmen im Wettbewerb sein. Es sind letztlich im Markt stehende Privatunternehmen, die auf effiziente Art und Weise Dienste erbringen und so einen Mehrwert für die Volkswirtschaft generieren. Dieses Leitmotiv sollte auch für Infrastrukturanbieter gelten. Die Auswirkungen sind weitreichend, der Nachweis des Nutzens ist erbracht. Nehmen Sie die Post, Swisscom oder die SBB. Dabei kann die staatliche Eignerschaft so weit als möglich reduziert werden, dann werden Interessenkonflikte gelöst. Dort wo „natürliche Monopole“ bestehen bleiben, sind diese staatlich zu regulieren, damit auf den Netzinfrastrukturen ein fairer Wettbewerb mit gleich langen Spiessen stattfinden kann.

#### **Langfristig ausreichende und qualitativ gute Versorgung**

Die Versorgungssicherheit ist das Ziel einer kohärenten und langfristig orientierten Infrastrukturpolitik. Angebote sind frühzeitig zu planen und bedarfsgerecht zu realisieren. Aufgrund der knappen Ressourcen sind bei der Priorisierung von Ausbauentscheiden volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Kriterien anzuwenden.

#### **Angemessene Regulierung**

Die Regulierung der Infrastrukturen soll sich auf das Notwendige beschränken und die technische sowie wirtschaftliche Realität abbilden. Es geht darum, Konflikte durch Eignerrolle, Service public und Marktaufsicht strikt zu trennen. Lassen Sie mich dies an einem Beispiel erläutern: Die SBB ist eine Aktiengesellschaft, die durch das BAV kontrolliert wird. Allerdings sind Regulator und Betrieb nicht unabhängig, weil sie an den gleichen „Chef“ rapportieren – dies führt zwangsläufig zu Zielkonflikten. Solche Konflikte sind einer transparenten Diskussion schädlich.

### **Nachhaltige Finanzierung**

Betrieb, Grundversorgung und Infrastrukturausbau sind aus dem Markt heraus zu finanzieren, Quersubventionierungen sind zu vermeiden, weil falsche Anreizsysteme entstehen, die sich kontraproduktiv auswirken (als Beispiel kann hier die Postbank genannt werden). Im Vordergrund bei der Finanzierung stehen das Subsidiaritätsprinzip (Bund, Kanton, Gemeinde) und das Äquivalenzprinzip, bei dem der Hauptnutzer auch den grössten Teil der Kosten zu tragen hat. Die Gemeinde bezahlt die Gemeindestrasse, weil sie auch den Hauptnutzen hat. Grundsätzlich müssen öffentliche Finanzierungen in aller Transparenz auch über die Folgekosten erfolgen und dürfen den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität nicht verletzen. Weiter ist eine Öffnung im Bereich der Public Private Partnerships angesagt. Diese sind bei Infrastrukturinvestitionen gegenüber einer öffentlichen Finanzierung klar zu favorisieren.

### **Innovation in den Infrastrukturen**

Die Schweiz muss bei den Infrastrukturen ihren Spitzenplatz halten. Dies kann aber nur gelingen, wenn private Investitionen in Innovationen einen angemessenen Schutz geniessen. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund technologieneutraler Zugangsregulierungen eine sehr schwierige Frage – die im Zweifelsfall eher zugunsten des Investitionsschutzes zu beantworten ist. Der Rückgriff auf Infrastrukturen zu Gestehungskosten ist in keinem Fall geeignet, Investitionen in Infrastrukturen anzuziehen.

Zusammenfassend sollen diese Leitlinien, die Sie in ausführlicher Form im Bericht finden, ermöglichen, die hervorragende Grundlage der Netzinfrastrukturen in der Schweiz zu erhalten und sie zu stärken. Weiter sollen sie dazu beitragen, das Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern und die Grundversorgung zu sichern.

Ich möchte nun kurz auf den Aufbau des Berichts eingehen und aufzeigen, wie wir bei der Erstellung vorgegangen sind und wie der Aufbau sich erklärt:

Grundlage für die Arbeiten bilden die jüngsten Publikationen der OECD, des UVEK, der avenir suisse sowie weiterer Autoren aus den Infrastruktursektoren. Auf Basis dieser Studien haben wir eine Auslegeordnung in den Arbeitsgruppen der Kommissionen für Infrastrukturen und Energie erstellt, wobei alle unserer Mitgliederorganisationen von Beginn an involviert waren. Die Analysen in den einzelnen Infrastruktursektoren erfolgten dann mit den jeweiligen Experten der Bereiche unter Koordination der Gesamtkommission. Abgerundet wird die Gesamtschau mit einem internationalen Vergleich, der sich hauptsächlich auf Zahlen der OECD und Analysen des World Economic Forum abstützt. Der Forderungskatalog am Schluss des Berichts, den Sie quasi als Ergebnis erhalten, sind die konsolidierten Resultate, die so von der Gesamtheit der Mitglieder der economiesuisse getragen werden.

Ich möchte mein Referat mit einem Überblick über alle im Bericht enthaltenen Sektoren schliessen. Es handelt sich um qualitative Aussagen zur Positionierung der Schweizer Infrastrukturen auf einer Zeitachse. Erstaunlich ist, dass es der Schweiz gelingt, im internationalen Quervergleich hohe bis sehr hohe Rankings in allen Netzsektoren zu erzielen – selbst in dynamischen Bereichen. Beachtenswert sind die Leader Schienenverkehr sowie die Luftfahrt im Steigflug.

**Medienkonferenz**

**Präsentation Studie „Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren“**

Dienstag, 29. Juni 2010

Es gilt das gesprochene Wort

## „Mobility Pricing“ als langfristige Lösung

Dr. Hanspeter Rentsch, Präsident der Infrastrukturkommission von economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie Infrastrukturen im Bereich Energie oder Telekommunikation sind auch hochwertige und effiziente Transportinfrastrukturen wichtige Grundlagen für erfolgreiche Volkswirtschaften. Die Schweiz besitzt ausgezeichnete Schieneninfrastrukturen. Wie die vom World Economic Forum (WEF) erhobenen Ranglisten zeigen, liegt die Schweiz hinsichtlich Qualität der Schieneninfrastruktur im internationalen Vergleich über mehrere Jahre an der Spitze. Sie liegt vor Japan, Frankreich, Deutschland und weiteren Staaten wie Hongkong und Dänemark.

Auch im Bereich der Strasseninfrastruktur steht die Schweiz gut da. Die durch das WEF befragten Unternehmensführer schätzen die Qualität der Strasseninfrastruktur mehrheitlich als gut bis sehr gut ein, was der Schweiz Platzierungen um die Plätze 3 und 4 einbringt. Frankreich, Singapur und Deutschland liegen jedoch vor der Schweiz. Bemerkenswert ist zudem, dass mit Singapur und Hongkong zwei asiatische Kleinstaaten im internationalen Standortwettbewerb vorne mitspielen. Aufstrebende Länder holen hinsichtlich moderner Infrastruktur stark auf. Gleichzeitig können solche Länder Erfahrungsstufen bei technologischen Entwicklungen überspringen, was die etablierten Industrieländer besonders unter Zugzwang setzt.

Für Länder, deren Infrastrukturen erneuert werden müssen, stellt der durch die Politik geprägte Finanzierungsprozess eine zusätzliche Herausforderung dar. Während die Mittel heute bereitgestellt werden müssen, ist der anfallende Nutzen für die Bevölkerung erst in Zukunft offensichtlich. Für die Politik sind solche Unterhaltsfinanzierungen deshalb wenig attraktiv. In der Schweiz ist die Verkehrsfinanzierung zudem durch ein sehr komplexes System charakterisiert. Einerseits werden Infrastrukturausgaben durch zweckgebundene Einnahmen wie Mineralölsteuer, LSVA, Verkauf der Autobahnvignette sowie Mehrwertsteuerpromille gedeckt. Andererseits werden allgemeine (Bundes-)Mittel verwendet. Insbesondere die konkrete Mittelverwendung der Einnahmen ist verworren, wobei ein betragsmässig hoher Transfer (rund 2 Milliarden Franken pro Jahr) von Strassenabgabeträgern zu anderen Verkehrsträgern auffällt.

Der Eigenfinanzierungsgrad der Schiene beträgt rund zwei Drittel. Dieser Mangel ist insofern beachtlich, da die Strasse rund 80 Prozent der Personenverkehrsleistung und knapp 60 Prozent der Güterverkehrsleistung erbringt. Für den Binnenverkehr ist die Bedeutung der Strasse noch grösser. Diese Querfinanzierung bzw. das fehlende Verursacherprinzip bei der Benützung offenbart ein fundamentales Problem. Eine angebotene Dienstleistung wird dann übernutzt, wenn deren Preise die entsprechenden Kosten nicht ausreichend wiedergeben.

Dies ist einerseits bei der Benützung der Strassen, vor allem aber im Schienenverkehr der Fall. Benutzer bezahlen die Kosten, die sie verursachen, nicht vollumfänglich. Beispiele sind neben der Übernutzung von Strassenabschnitten auch die zu starke Nutzung von Bahnstrecken zur Hauptverkehrszeit oder die zunehmenden Ertragschwierigkeiten, die die SBB mit den ansteigenden zurückgelegten Bahnkilometern pro Generalabonnement verzeichnen.

economiesuisse bekräftigt ihre ebenfalls seit langer Zeit erhobene Forderung, das Prinzip der verursachergerechten Finanzierung stärker zu berücksichtigen. Das bestehende, unüberschaubare und verzerrende Finanzierungssystem muss dringend korrigiert werden. Kapazitätsengpässe hätten demnach höhere Benützungskosten zur Folge und Verkehrsflüsse könnten zeitlich und örtlich optimiert werden.

Eine mögliche Lösung wäre die Umstellung von der heute höchst komplexen Finanzierung hin zu einem „Mobility Pricing“, das in keiner Weise mit einem „Road Pricing“ zu verwechseln ist. „Mobility Pricing“ zeichnet sich durch eine verkehrsmittelübergreifende Anwendung aus und ersetzt bestehende Abgaben. Benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr machen ein „Mobility Pricing“ aus. Wer mehr fährt, bezahlt mehr – wer weniger fährt, weniger. Auf keinen Fall darf ein „Mobility Pricing“ als verstecktes „Road Pricing“ wie in den Niederlanden eingeführt werden. Nur auf einen Verkehrsträger ausgerichtete Bepreisungssysteme tragen nicht nachhaltig zur Lösung der Kapazitätsprobleme bei und sind für die Effizienz im Verkehr unvorteilhaft.

Ein integrativer Ansatz wie das „Mobility Pricing“ ist jedoch langfristig für die Verkehrspolitik zielführend. Schiene *und* Strasse erbringen wichtige Dienste für die Mobilität. Die Strasse leistet ihren Beitrag an flexiblen Transporten von kleinräumigen Gütern und die Schiene unterstützt sinnvoll das Bewegen von schweren Massen- oder Gefahrgütern bzw. den Güterverkehr auf längeren Strecken.

Durch eine verursacherorientierte Finanzierung werden knappe Kapazitäten optimal genutzt. Ebenso zentral ist, dass im Falle der Einführung eines „Mobility Pricing“ andere (steuerliche) Belastungen der Mobilität abgeschafft werden und der Aufwand für die Erhebung berücksichtigt wird. Dieser sollte nicht höher als der entsprechend generierte Nutzen sein. Hohe Erhebungskosten entstehen gerade dann, wenn die Zahl der abgabepflichtigen Fahrzeuge/Akteure gering oder die Systemkosten sehr hoch sind. Negative Beispiele dafür sind Strassenprojekte in Norwegen und London.

*Zusammenfassend kann also festgehalten werden:*

- Die Schweiz steht hinsichtlich Schieneninfrastrukturen sehr gut, hinsichtlich Strasse gut da, bei der Strasse besteht ein gewisser Nachholbedarf.
- Die Verkehrsfinanzierung sollte vereinfacht werden und verursacherorientiert erfolgen; „Mobility Pricing“ wäre eine Lösung als Ersatz bestehender Systeme, wobei ein verkehrsträgerübergreifendes Modell gewählt werden muss. Ein verstecktes „Road Pricing“ oder „Mobility Pricing“ nur für die Strasse sind abzulehnen, da sie eine zusätzliche Verteuerung und Verkomplizierung zur Folge hätten.



**Medienkonferenz**

**Präsentation Studie „Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren“**

Dienstag, 29. Juni 2010

Es gilt das gesprochene Wort

## Für eine sichere und preiswerte Stromversorgung

Rudolf Hug, Vorstandsmitglied economiessuisse, Präsident der Kommission für Energie und Umwelt

Sehr geehrte Damen und Herren

Die schweizerische Stromversorgung weist eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hohe Versorgungsqualität auf. Diese beruht auf einer über Jahrzehnte aufgebauten und erneuerten Infrastruktur. Dank hoher Verfügbarkeit von Wasserkraft und Kernenergie und einem dichten Übertragungs- und Verteilnetz ist die Versorgung mit günstigem und sauberem Strom längst zur Selbstverständlichkeit geworden.

Die Stromversorgung ist selber zum Wirtschaftsfaktor geworden. Mit Ausbau- und Ersatzinvestitionen trägt sie zur Schaffung und Erhaltung von vielen Arbeitsplätzen bei. Die inländische Stromproduktion verringert dank stabiler Produktionskosten die Auslandsabhängigkeit und dämpft die Preisfluktuation im schweizerischen und europäischen Strommarkt. Durch ihre geografische Lage im Herzen Europas wurde die Schweiz zu einer wichtigen Stromdrehscheibe. 23 Prozent des innerhalb des europäischen Verbunds gelieferten Stroms fliessen durch die Schweiz, wobei 80 Prozent des importierten Stroms wieder exportiert werden.

Der Strommarkt ist noch weit vom beabsichtigten Sollzustand entfernt. Der Elektrizitätsmarkt in der Schweiz ist zurzeit nur teilweise geöffnet. Und der geöffnete Teil des Marktes funktioniert nur unbefriedigend. Fehlanreize, die zu Verzerrungen des Wettbewerbs führen, müssen korrigiert werden. Wichtig ist, dass mit der bevorstehenden Revision des Stromversorgungsgesetzes die relevanten Weichen richtig gestellt werden. Eine weitere Verkomplizierung des Gesetzes ist jedenfalls zu unterlassen. Zudem muss eine faire Lösung zur Festlegung der Höhe der Netztarife gefunden werden. Für die Netznutzer, die Konsumenten, sollen die Preise kostengünstig ausfallen, während die Netzbetreiber mit den Einnahmen den Ersatz und den Ausbau der Netze finanzieren können. Ohne die erforderlichen Netzausbauten können sowohl neue Grosskraftwerke als auch erneubare Energien nicht ans Netz gehen.

Nicht nur die institutionellen Strukturen, auch die Versorgungssicherheit muss thematisiert werden. Sie ist Kern meiner heutigen Ausführungen. Ein grosser Teil der Infrastruktur wurde in den 1950er-Jahren geplant und bis in die 1970er-Jahre gebaut. Seit rund 25 Jahren wurde in der Schweiz kein grösseres

Kraftwerk mehr zugebaut, obwohl der Verbrauch massiv zugenommen hat. Neue Hoch- und Höchstspannungsleitungen benötigen oft Jahrzehnte für deren Fertigstellung, Bau und Inbetriebnahme nur wenige Monate. Am dringendsten ist der Bedarf beim Ersatz der ersten Generation von Kernkraftwerken. Die Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre erstellten Kernkraftwerke Beznau und Mühleberg werden zwischen 2020 und 2025 das Ende ihrer Betriebsdauer erreichen. Ab dem gleichen Zeitraum werden die langfristigen Bezugsverträge von Strom aus französischen Kernkraftwerken auslaufen. Damit wird in wenigen Jahren in den kalten Wintermonaten ein bedeutender Teil der Stromversorgung wegfallen. Seit drei bis vier Jahren muss die Schweiz im Winterhalbjahr zwischen zehn und 15 Prozent ihres Halbjahresbedarfs importieren – Tendenz steigend. Ein starkes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, gestiegene Komfortansprüche und eine neue Ära der Elektrifizierung mittels Informatik und Telekommunikation sowie der Schutz des Klimas vor Treibhausgasemissionen sind die Hauptgründe. Weitere Treiber des Bedarfs sind aber auch elektrische Heizungen (Wärmepumpen usw.) und elektrische Mobilität.

Die Schweiz hat sich zum Ziel gesetzt, bis im Jahr 2035 den Anteil der Stromerzeugung aus neuen erneuerbaren Energien (Erdwärme, Kleinwasserkraftwerke, Wind, Biomasse und Sonnenenergie) auf 5400 GWh zu erhöhen, was den heutigen Jahresenergiebedarf zu zehn Prozent decken würde. Die Sicherstellung der Stromversorgung ist deshalb auch in Zukunft nur mit einem „sowohl als auch“ von erneuerbaren Energien und Kernenergie zu gewährleisten. Die sichere, kostengünstige und umweltfreundliche Versorgung ist zu einem Wettlauf mit der Zeit geworden. Erste Engpässe drohen schon im nächsten Jahrzehnt. Während der Gesamtenergiebedarf dank intelligenter Anwendungen und „smarter“ Netze, des öffentlichen Verkehrs, Elektromobilen und verbrauchsarmer Gebäude abnimmt, nimmt der Strombedarf laufend zu.

Die Schweiz kann in Zukunft auch nicht auf ausländische Lieferungen zurückgreifen. Auch unsere Nachbarländer brauchen immer mehr Strom und bauen keine neuen Kraftwerke. Vor allem für fossile Kraftwerke ohne aktive Verminderung ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es keine Zukunftsperspektive. Deshalb droht die Stromlücke auch unserem Nachbarland Deutschland und der EU generell.

### **In raschen Schritten zu energiepolitischen Schlüsselentscheiden**

Der Schweiz steht ein Jahrzehnt der energiepolitischen Entscheide bevor:

- Bereits 2011 werden die Kantone Stellung zu den Rahmenbewilligungen für die Ersatzkraftwerke nehmen müssen. Die Kantonsregierungen und kantonalen Parlamente sind in einen aufwendigen Entscheidungsprozess eingebunden. In mehreren Kantonen wird sich zudem das Volk im Rahmen von Konsultativabstimmungen äussern.
- Ab 2013 werden die von Bundesrat und nationalem Parlament erteilten Rahmenbewilligungen dem Stimmvolk zum Entscheid vorgelegt. Wir erwarten, dass sich der Souverän klar für die Weiterführung der bewährten Versorgung aus erneuerbarer Energie und Kernenergie ausspricht.
- Nicht zu vergessen sind auch die klimapolitischen Entscheide, die von gesamtenergiepolitischer Relevanz sind.
- Und letztlich wird mit dem für 2014 vorgesehenen Entscheid über die vollständige Öffnung des Strommarktes bzw. der dann vorgesehenen Inkraftsetzung des revidierten StromVG eine wichtige Korrektur der heute bestehenden Regulierungsmängel anstehen.



Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Medienkonferenz

# Medienkonferenz

1. Pascal Gentinetta:  
Mut zum effizienten Investieren
2. Dominique Reber:  
Kompass für eine kohärente Infrastrukturpolitik
3. Hans Peter Rentsch:  
Mobility Pricing als langfristige Lösung
4. Rudolf Hug:  
Für eine sichere und preiswerte Stromversorgung
5. Rückfragen an die Referenten

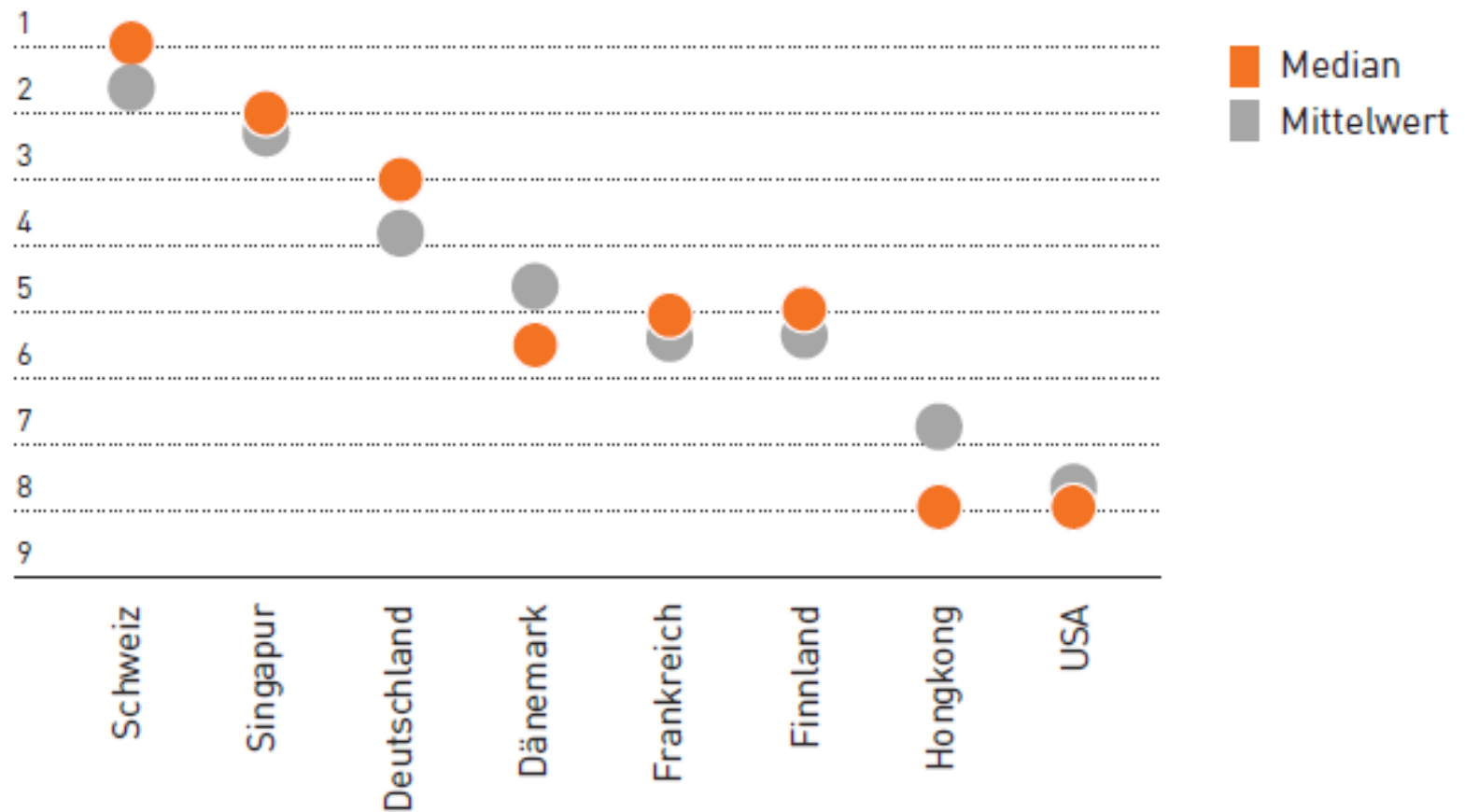
Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Mut zum effizienten Investieren



Dr. Pascal Gentinetta,  
Vorsitzender der  
Geschäftsleitung

# WEF Rangliste aller Infrastrukturen 2001-2009



Quelle: WEF, 2001-2009

# Warum eine Publikation?

## Marktöffnung

- Staatliche werden zu privaten Akteuren
- Komplexität steigt mit Entwicklung
- Viele offene Fragen

## Internationale Entwicklung

- Standortwettbewerb wird härter
- Infrastrukturkonkurrenz nimmt zu
- Privates Kapital wird aktiviert

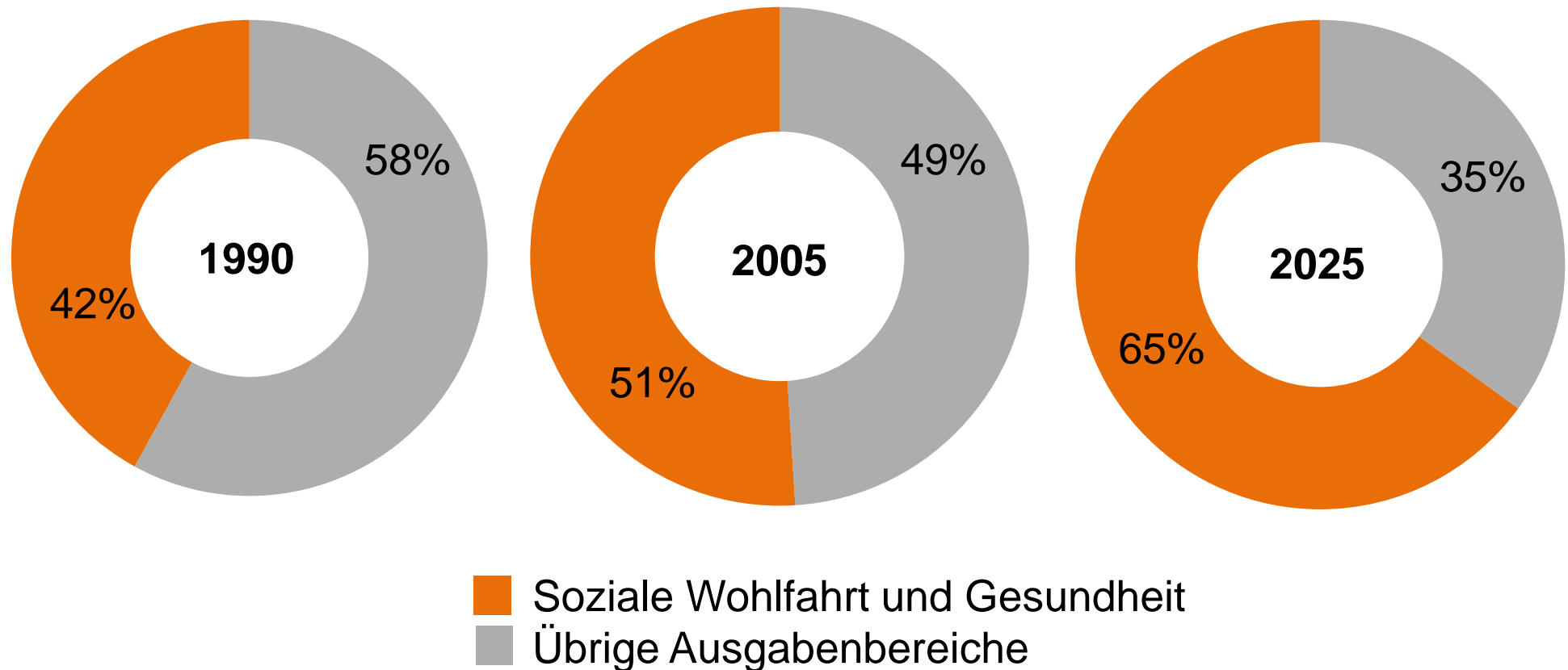
## Herausforderungen (Beispiele)

- Finanzierung: Strasse und Schiene
- Versorgung: Stromlücke
- Ordnung: Interessenkonflikte



# „Crowding-out-Effekt“ der sozialen Wohlfahrt und Gesundheit 1990-2025

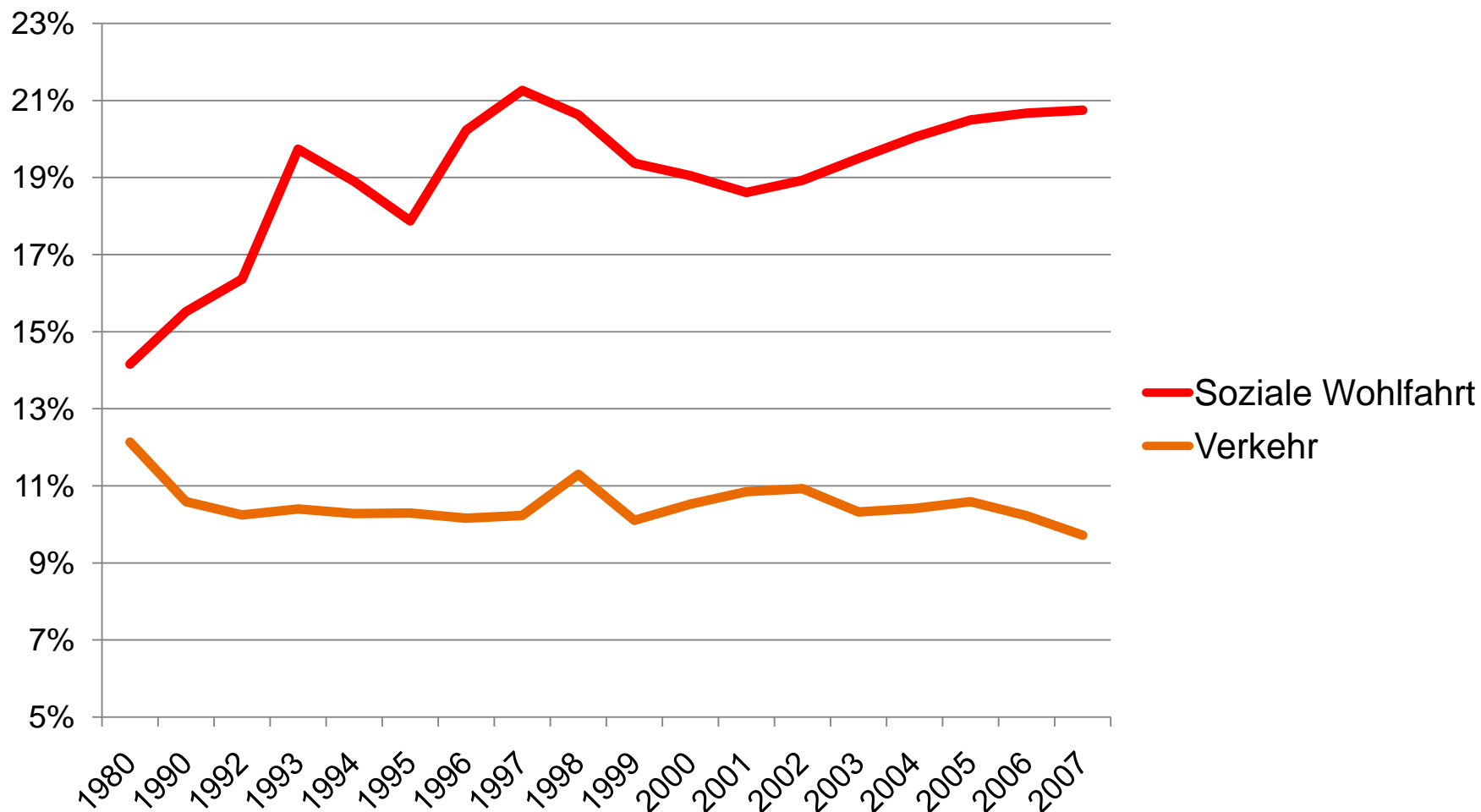
Entwicklung der staatsquotenrelevanten Ausgaben



Quellen: EFV, Öffentliche Finanzen der Schweiz 2005, Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV), Schweizerische Sozialversicherungsstatistik 2006, economiesuisse Ausgabenkonzept 2002. Zahlen für 2025 gemäss eigener Schätzung.

# Verteilungskampf zu Lasten der Infrastruktur

Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden für Verkehr und Soziale Wohlfahrt (Anteile an den Gesamtausgaben), am Beispiel Verkehr



Quelle: EFV - Öffentliche Finanzen der Schweiz

# Hauptanliegen für den weiteren Ausbau

- ▶ Fokussierung auf rentable und effiziente Investitionen
- ▶ Transparente Kriterien und konsequente Förderung der Wettbewerbselemente
- ▶ Rahmenbedingungen zur Erschliessung privaten Kapitals zur Finanzierung

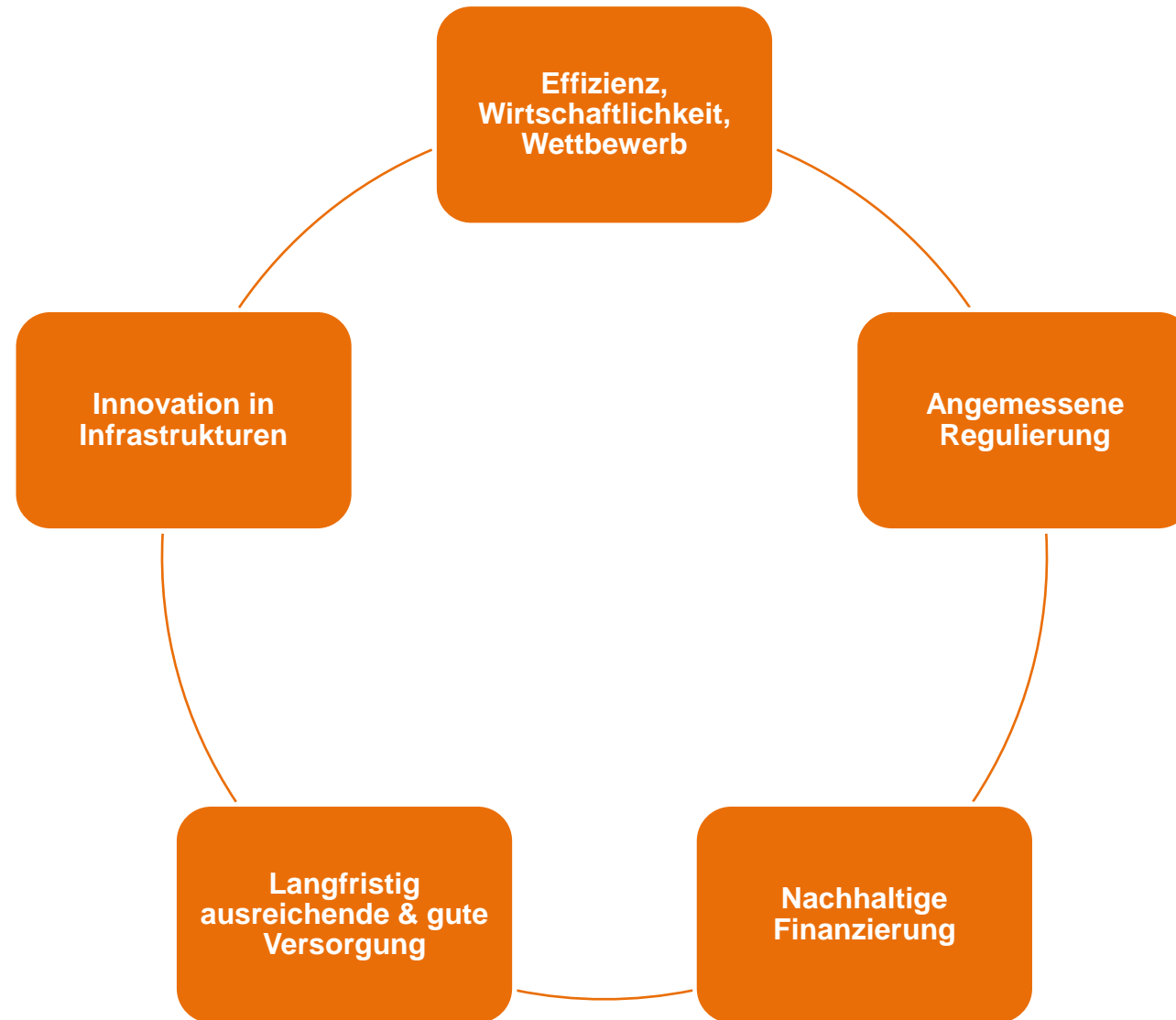
Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Kompass für eine kohärente Infrastrukturpolitik

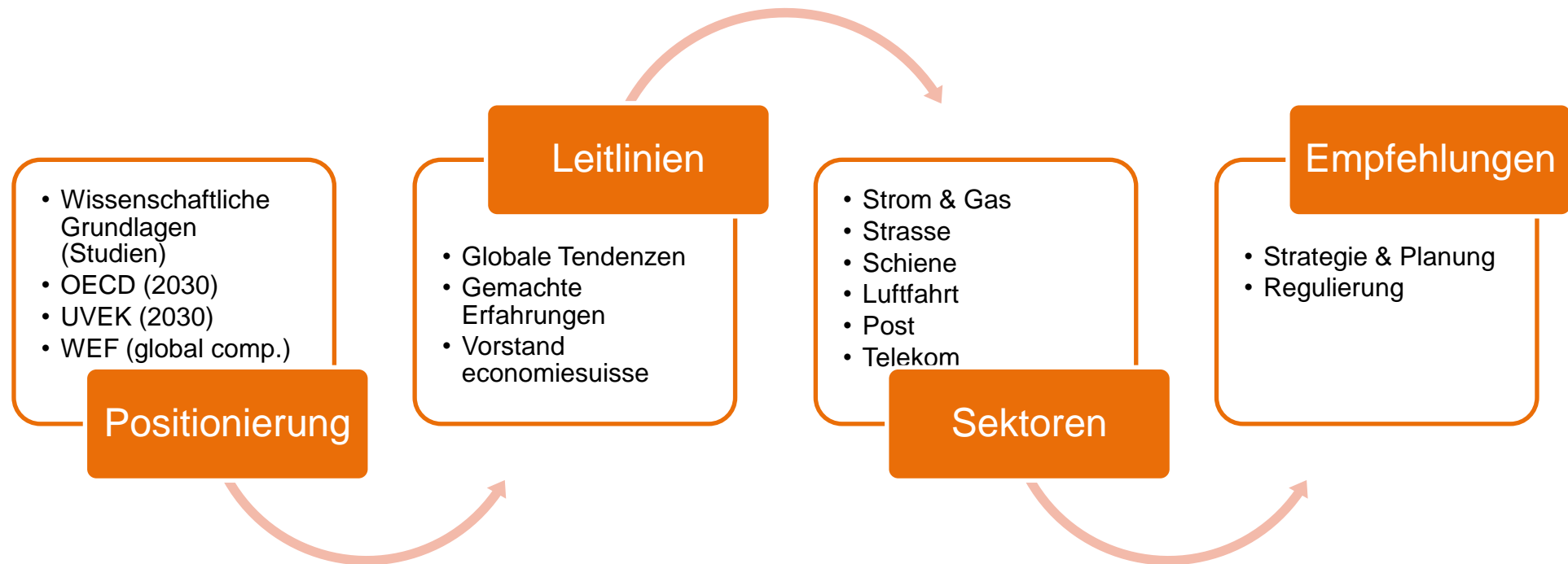


Dominique Reber,  
Mitglied der Geschäftsleitung

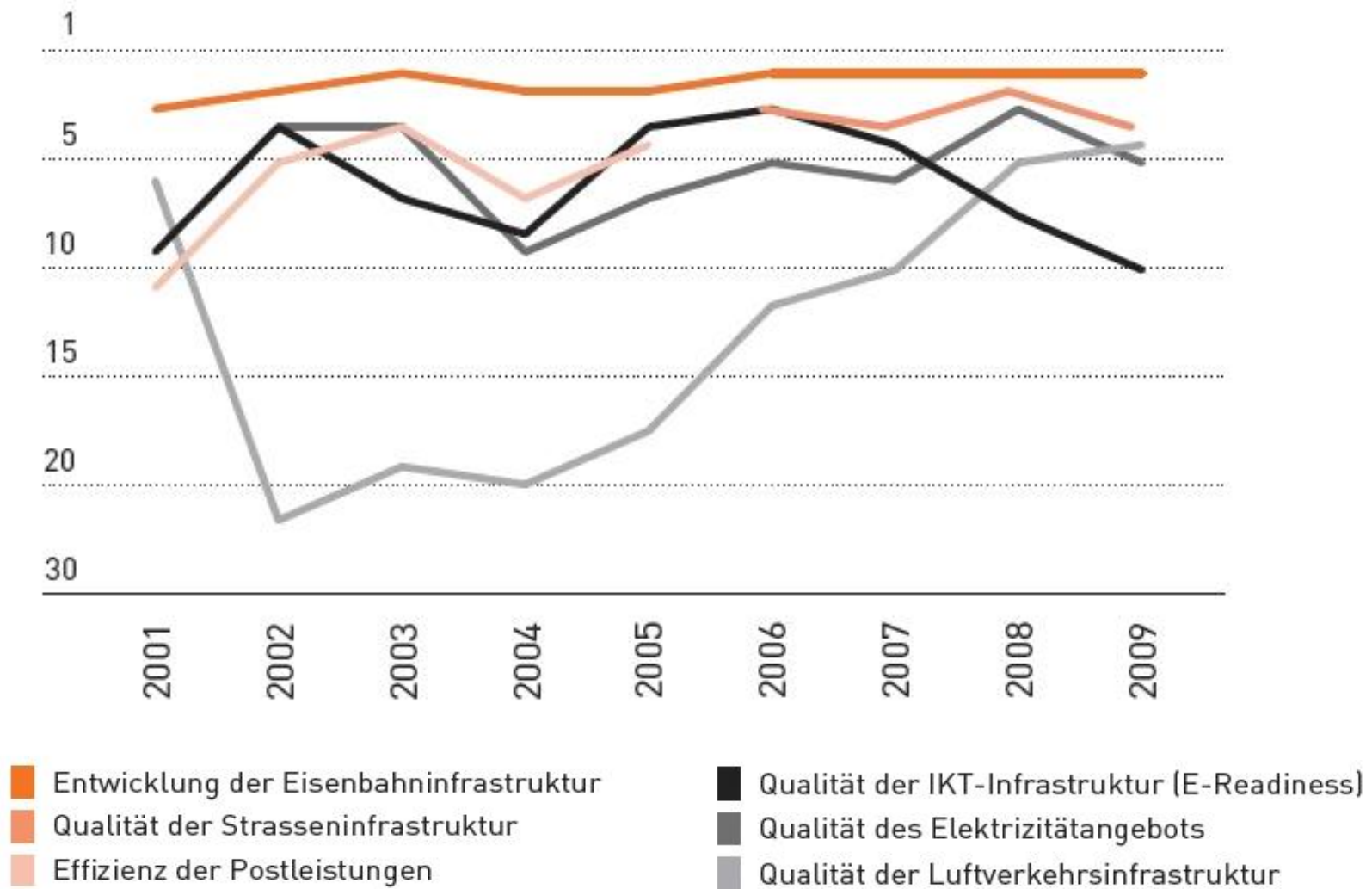
# Die Leitlinien der economiesuisse



# Aufbau des Berichts



# Die Schweiz ist gut positioniert



Quelle: WEF: The Global Competitiveness Report, 2001–2009 und Economist Intelligence Unit, 2001–2009.

Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Mobility Pricing als langfristige Lösung



Dr. Hanspeter Rentsch

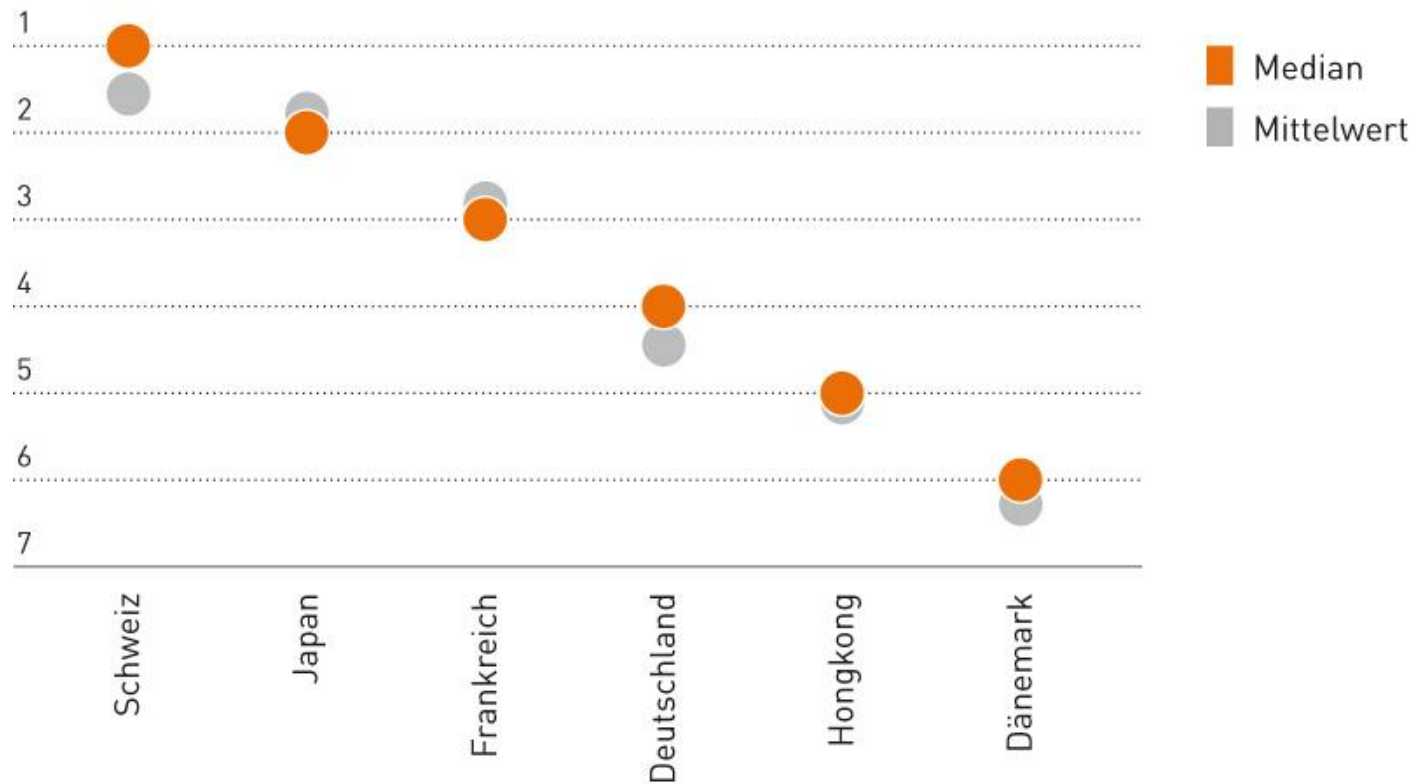
Präsident der Infrastrukturkommission

economisesuisse



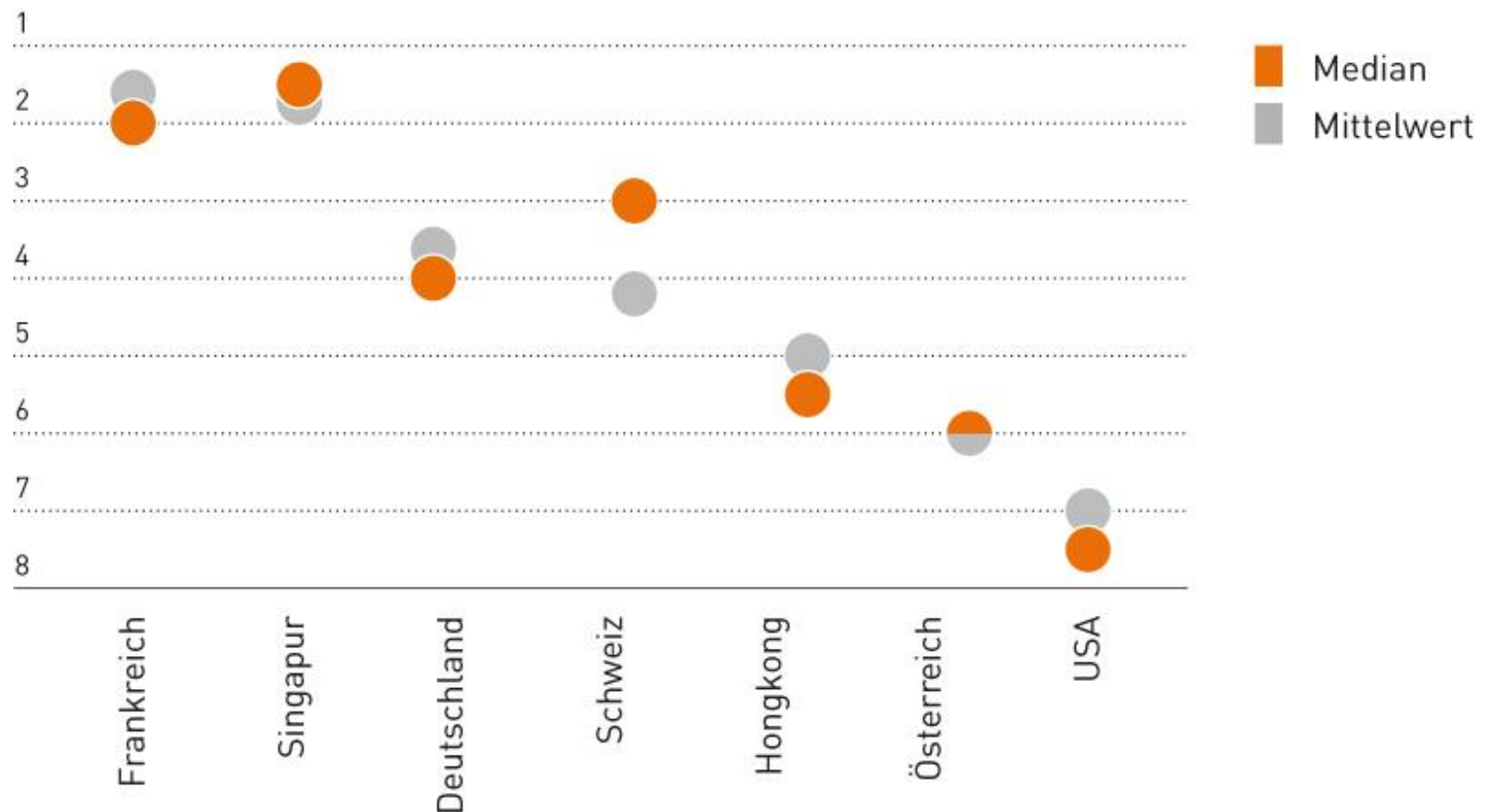
# Die Schweiz besitzt hervorragende Eisenbahninfrastrukturen

**WEF-Rangliste der Eisenbahninfrastrukturen (2001 bis 2009)**



# Auch die Strasseninfrastruktur ist gut – verschiedene Länder holen aber auf

## WEF-Rangliste der Strasseninfrastrukturen (2001 und 2006 bis 2009)



# Quersubventionierung Strasse-Schiene von fast CHF 2 Mrd.



Quelle: Eigene Darstellung gemäss Voranschlag 2008.

# Zusammenfassung

- ▶ Schieneninfrastruktur ist sehr gut
- ▶ Strasseninfrastruktur ist gut – Nachholbedarf ist gegeben
- ▶ Finanzierung des Verkehrs vereinfachen und verursacherorientiert ausrichten
- ▶ Langfristig Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden „Mobility Pricing“ als Ersatz heutiger Finanzierungen

Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Für eine sichere und preiswerte Stromversorgung

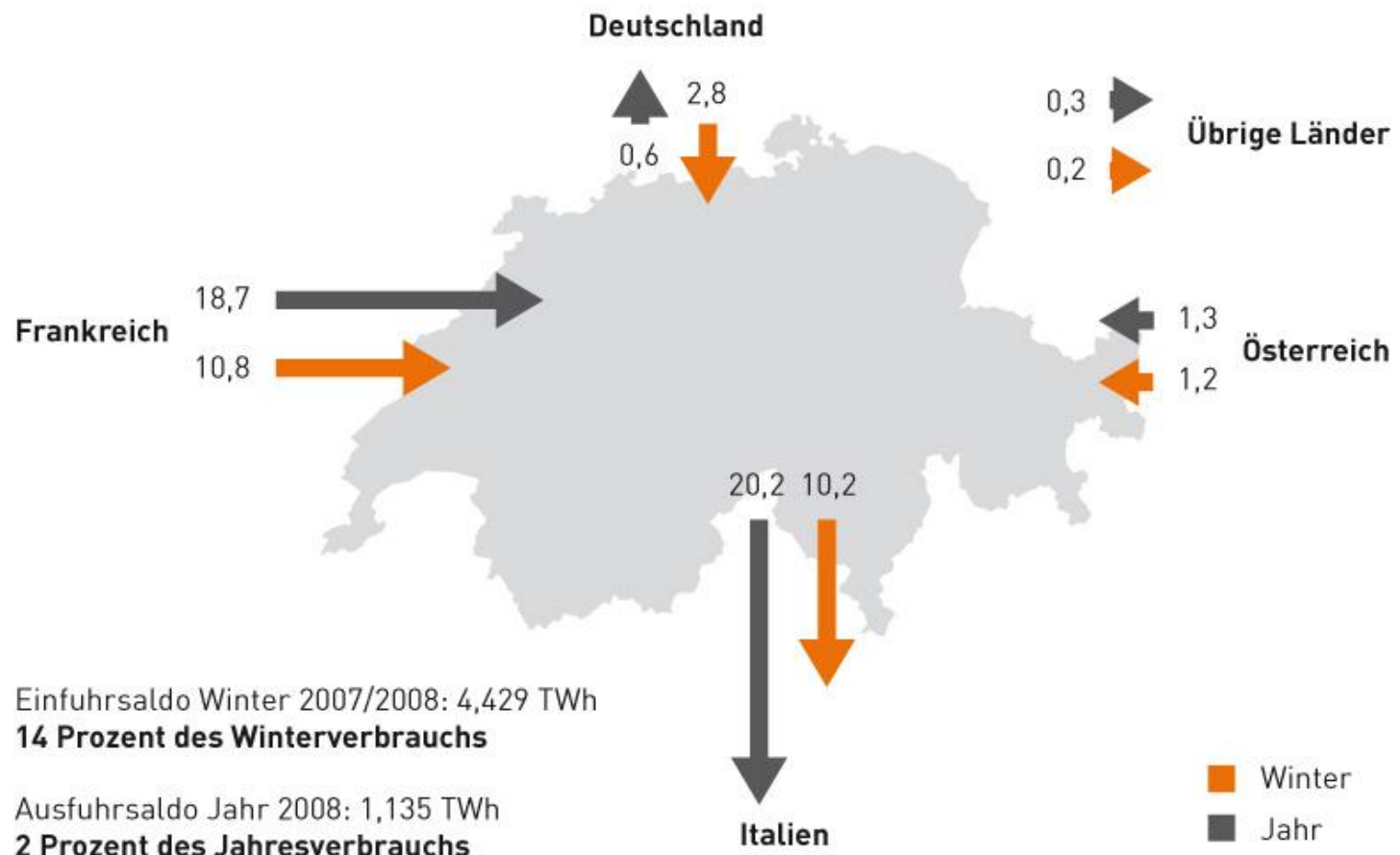


Rudolf Hug

Präsident der Energie und  
Umweltkommission economisesuisse

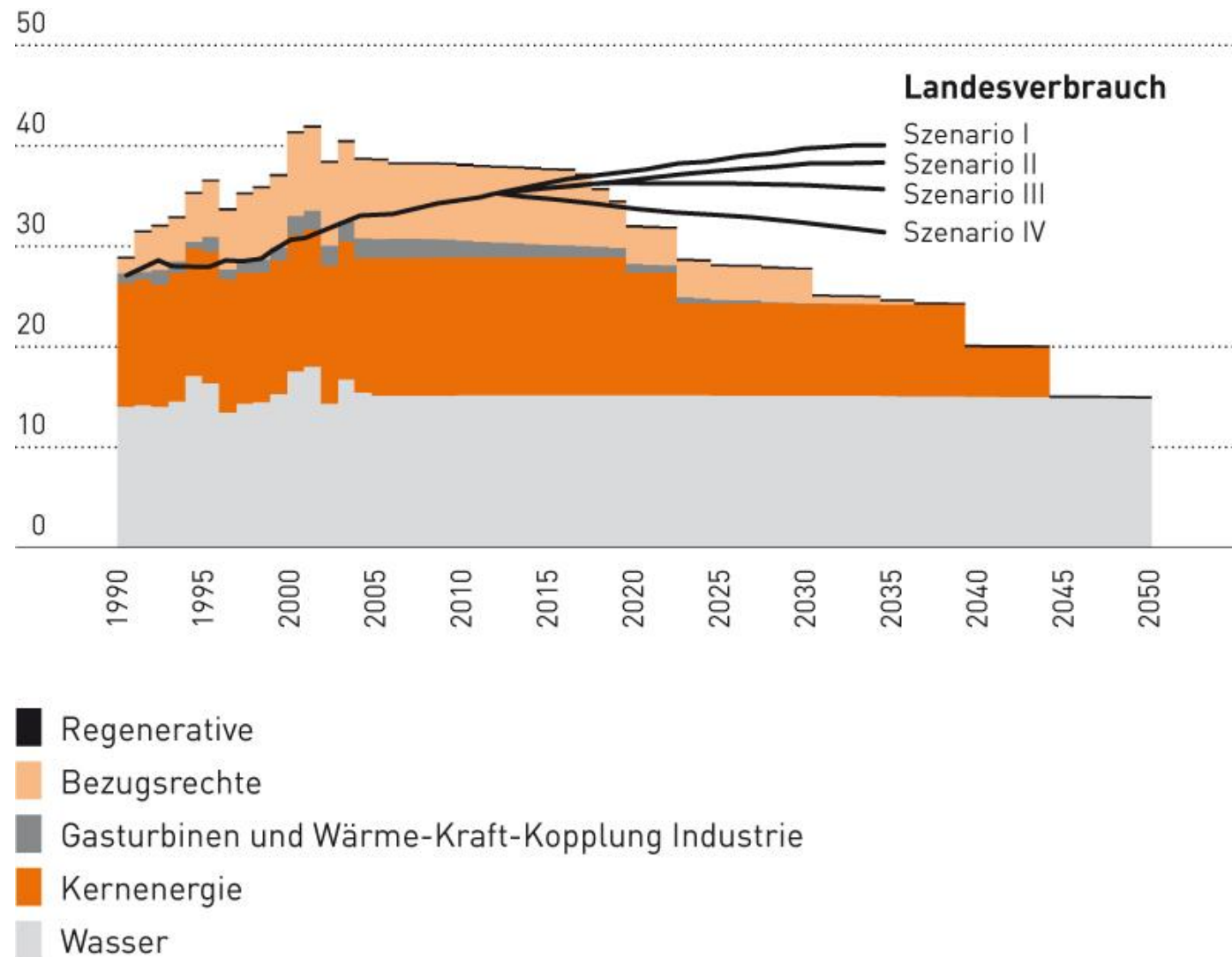
# Schweiz importiert Strom im Winter

## Elektrizitätsflüsse 2008



Quelle: Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2008, Bundesamt für Energie.

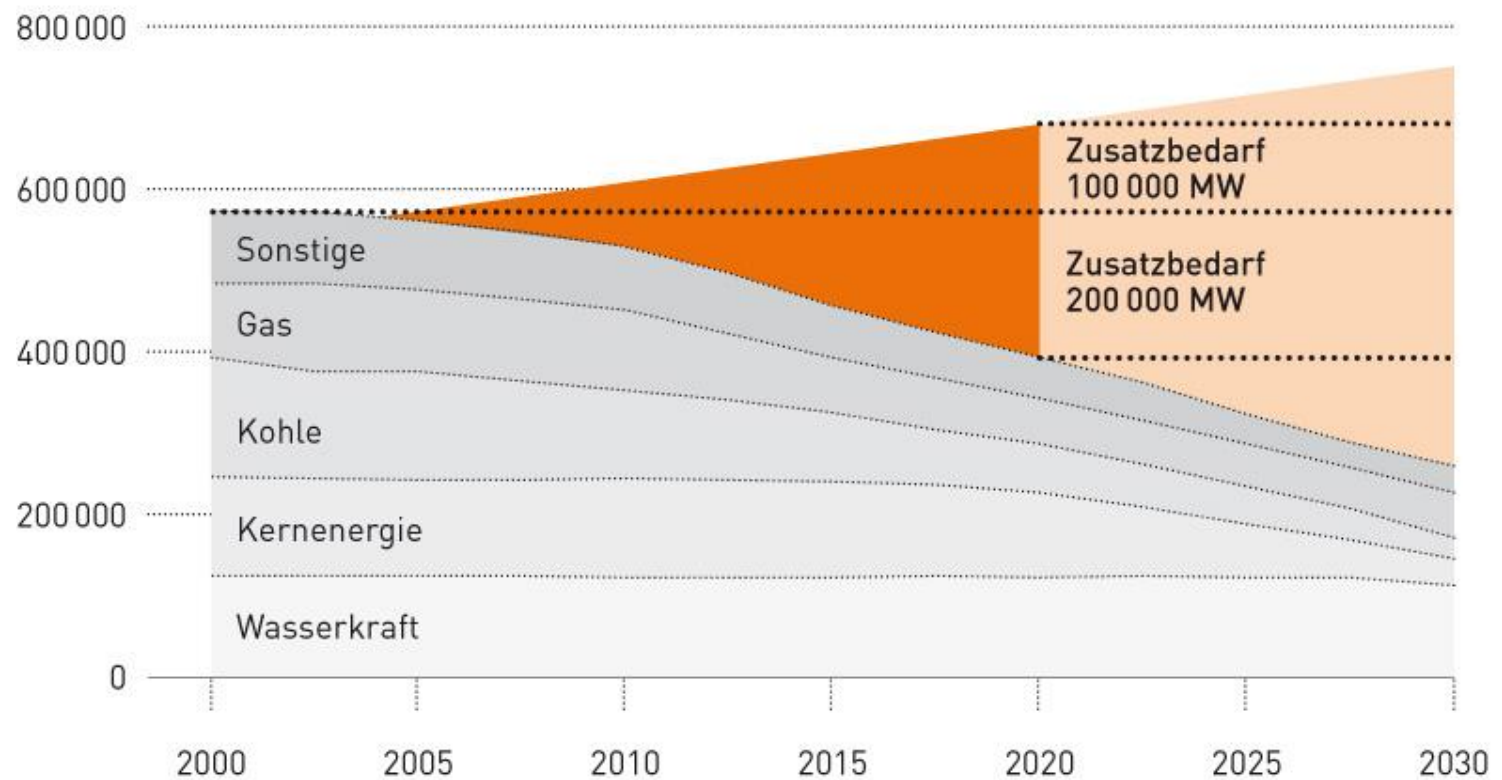
# Auch bei 2000-Watt-Gesellschaft droht Stromlücke



# Stromlücke droht auch der EU

## Stromlücke in der EU-27

Installierte Leistung in Megawatt



Quelle: Eurelectric 2008.



# Fazit

- ▶ CH-Strominfrastruktur im internationalen Vergleich überdurchschnittlich zuverlässig und sicher
- ▶ Grosser Nachholbedarf bei der Regulierung des Strommarktes und Schaffung geeigneter Anreize
- ▶ Zentrale Aufgabe: Vermeidung der drohenden Stromversorgungslücke in kommenden 10-15 Jahren durch Ersatz der Grosskraftwerke
- ▶ Oberste Priorität bei bevorstehenden politischen Weichenstellungen: sichere, wirtschaftliche und umweltfreundliche Versorgung