

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

20. Oktober 2023

**Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028: Stellungnahme economisesuisse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 haben Sie uns eingeladen, zur Finanzierung des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem sicheren, verlässlichen Verkehrssystem und einem nachhaltigen Umgang mit den finanziellen Ressourcen des Bundes interessiert.

- Die Schweiz ist zurecht stolz auf ihre hohe Infrastrukturqualität. Diese trägt wesentlich zur wirtschaftlichen Standortattraktivität bei. Entsprechend unterstützen wir die Stossrichtung der Vorlage – anhaltende **Investitionen in unser Bahnsystem sind aus Sicht der Wirtschaft unverzichtbar**.
- Auch die Beiträge an private Güterverkehrsanlagen sind angesichts des Verlagerungsziels im Transit und den klimapolitischen Herausforderungen zielführend.
- Der BIF erscheint zwar solide finanziert, die einnahmen- und ausgabenseitige Fehlermarge dürfte allerdings gering sein. Zusätzliche best- und worst-case Szenarien für die langfristige Entwicklungsprognose wären sinnvoll.
- **Besonderes Augenmerk sollte auf der Transparenz des Mitteleinsatzes liegen**, beispielsweise dort, wo Graubereiche und Berührungspunkte zur Privatwirtschaft und zu Wettbewerbsmärkten bestehen. Finanzmittel aus dem BIF sollen zu keinen Marktverzerrungen führen.
- **Auch ein effizienter Einsatz der Ressourcen des BIF ist entscheidend**. Der Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur sollte gegenüber anderen Aufgaben, wie Systemführerschaften, erste Priorität geniessen.
- **Verschiebungen im Trassenpreis zu Gunsten der SBB und des Personenverkehrs und zu Lasten des Güterverkehrs lehnen wir ab**. Die Nutzerfinanzierung im Personenverkehr ist bereits heute sehr tief. Eine weitere Lastverschiebung verschärft diesen Missstand und schwächt ausserdem die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Seite 2

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028:  
Stellungnahme economiesuisse

Kaum ein anderes OECD-Land investiert einen ähnlich hohen BIP-Anteil in seine Infrastrukturen wie die Schweiz. Das ist grundsätzlich erfreulich und macht unser Land als Standort attraktiv. Mit den Instrumenten NAF und BIF verfügen wir ausserdem über eine langfristig gesicherte Finanzierungsbasis, die weltweit einzigartig ist. Vor diesem Hintergrund sind die umfangreichen Investitionen in den Substanzerhalt sowie in private Güterverkehrsanlagen sinnvoll und nachhaltig. Sie stellen für viele Schweizer Firmen auch eine wirtschaftliche Chance dar.

Perspektivisch wird es jedoch komplexer und aufwändiger, die hohe Qualität zu erhalten. Dies sieht man nur schon daran, dass der Mittelbedarf für den Substanzerhalt seit der Schaffung des BIF ständig zunimmt. Die Robustheit des Finanzierungssystems muss daher gepflegt werden. Die öffentliche Hand und die Infrastrukturbetreiberinnen sind es der Gesellschaft und der Wirtschaft schuldig, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln haushälterisch umgegangen wird und der BIF so lange wie möglich ohne zusätzliche einnahmenseitige Massnahmen auskommt. Darüber hinaus dürfen aus den staatlichen Investitionen ins Bahnsystem keine neuen Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Im Immobilienbereich und bei den Systemführerschaften sehen wir besonders heikle Berührungspunkte mit privatwirtschaftlich geprägten Märkten. Investitionen der Infrastrukturbetreiberinnen, die klar kommerziell ausgerichtet sind, sollten auch über den regulären Kapitalmarkt finanziert werden.

Unsere detaillierten Positionen können Sie dem beiliegenden Fragebogen entnehmen.

In diesem Sinne danken wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Alexander Keberle  
Mitglied der Geschäftsleitung,  
Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer  
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt

## Beilage: Fragebogen

### Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Kontinuierliche Investitionen in alle Verkehrsträger sind für die Standortattraktivität zentral, da sie ein sicheres und leistungsfähiges Verkehrssystem ermöglichen. Darüber hinaus profitieren Schweizer Firmen und ihre Angestellten. Mit dem BIF steht für die Investitionen glücklicherweise auch ein reserviertes Finanzierungsinstrument zur Verfügung.

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

Dies lässt sich aus unserer Sicht mit den zur Verfügung stehenden Grundlagen nicht beurteilen. Wie der erläuternde Bericht festhält, sind die Zahlen noch mit grossen Unsicherheiten behaftet und der zeitliche Abstand der Vernehmlassung zur Botschaft ist relativ gross. Generell fällt auf, dass die Kostenentwicklung des Bahnsystems genau im Auge zu behalten ist. Betrachtet man die Langfristplanung, erscheint der BIF zwar mittelfristig solide finanziert, die Fehlermarge dürfte aber gering sein, so dass sich das Bild bei einnahmen- oder ausgabenseitiger Volatilität schnell ändern kann. Einnahmenseitig ist die LSWA die einzige Stellschraube, wobei die Wirtschaft eine noch stärkere Umverteilung von Strasse zu Schiene dezidiert ablehnt. Im Rahmen der Botschaft wären entsprechend verschiedene Szenarien für die BIF-Entwicklung wünschenswert.

3. Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass von ihm definierte Ziele erreicht werden. Sind Ihrer Ansicht nach die Ziele in den folgenden Punkten richtig definiert:

- Sicherheit?
- Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?
- Optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?
- Langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?
- Effizienz und Nachhaltigkeit?

Ja, wobei angesichts des steigenden Finanzierungsdrucks ein besonderer Fokus auf den effizienten Mitteleinsatz gelegt werden sollte. Wie der erläuternde Bericht festhält, nehmen die Herausforderungen für die Gewährleistung des Substanzerhalts zu. Folglich ist ein haushälterischer Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen umso wichtiger.

4. Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?

Angesichts der zunehmenden Bedeutung von multimodalen Transportketten sollte auch die Interoperabilität der Bahn mit anderen Verkehrsträgern ein Ziel darstellen, beispielsweise durch mehr zentrumsnahe Umschlagflächen für den kombinierten Güterverkehr, den nahtlosen Datenaustausch zwischen allen Marktakteuren in der Logistik oder Mobilitätshubs im Personenverkehr. Darüber hinaus wäre Transparenz über die Finanzflüsse wichtig, besonders dort, wo die Infrastrukturbetreiberinnen die Privatwirtschaft und freie Wettbewerbsmärkte tangieren. Das betrifft den Immobilienbereich, aber auch zunehmend andere Bereiche, wie die Systemführerschaften (aktuell bspw. Rolle der Systemführerschaft Kundeninformation bei der Entwicklung der nationalen Dateninfrastruktur Mobilität). Hier braucht es Lösungen, um Verzerrungen zu verhindern.

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

Keine Bemerkungen. Wir nehmen wohlwollend zur Kenntnis, dass die Infrastrukturbetreiberinnen hier offensichtlich gute Arbeit leisten und das Netz konstant in Schuss halten.

## **Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen**

### 6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

Ja. Angesichts der Verlagerungsziele des Bundes und der Effizienzprobleme, resp. Produktionsabläufe im Einzelwagenladungsverkehr, sind diese Beiträge nötig. Für die Güterversorgung der gesamten Schweiz kommt ausserdem dem Gateway Basel Nord (GBN) eine langfristige Bedeutung zu. Die Finanzierung ist angezeigt, da das Projekt auch einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des Verlagerungsauftrages im alpenquerenden Verkehr leisten wird. GBN setzt sich zum Ziel, dass 50 Prozent der Containerverkehre von und nach der Schweiz auf der Schiene durchgeführt werden. Damit werden mehr als 100'000 LKW-Fahrten pro Jahr eingespart. Dies ist nicht nur aus klimapolitischer Sicht bedeutsam – rund 10'000 Tonnen CO<sub>2</sub> können so jährlich vermieden werden. Durch die eingesparten Fahrten werden auch die bereits heute überbeanspruchten Strassenkapazitäten entlastet. Ohne die entsprechende Unterstützung durch den Bund wäre der Bau des GBN mit Hafenbecken 3 nicht finanzierbar.

Mit anderen Worten kann eine Beteiligung durch den Bund an Infrastrukturen dort sinnvoll sein, wo ein klarer gesetzlicher Auftrag – beim alpenquerenden Güterverkehr in Form des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes – existiert, eine wesentliche Verbesserung und Modernisierung im Schienengüterverkehr ermöglicht wird, ein zentraler Beitrag zur Versorgungssicherheit des Landes geleistet wird und der Markt gleichzeitig an seine Grenzen stösst. Es muss jedoch jeweils genau geprüft werden, welche Relevanz eine Anlage für die Versorgung der Schweiz hat und ob diese nicht auch mit rein privaten Mitteln finanziert werden könnte. Ebenfalls ist zu vermeiden, dass bestehende Strukturen konkurrenziert werden, wenn dadurch kein attraktiveres und innovatives Angebot geschaffen werden kann.

### 7. Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?

Ja.

## **Weitere Bemerkungen**

### 8. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

Wir beobachten die Entwicklung der Trassenpreise im Güterverkehr mit Sorge. Einerseits besteht seit Jahren ein strukturelles Problem: Der Güterverkehr bezahlt via Trassenpreis eine Infrastruktur, die grundsätzlich für den Personenverkehr dimensioniert und konzipiert ist. Deshalb sind die Preise im internationalen Vergleich hoch. Das ist unter anderem ein Grund für die stagnierende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse. Hier bräuchte es eine nachhaltige Lösung. Andererseits lehnen wir die Sanierung der SBB zulasten des BIF und des privaten Güterverkehrs ab: Es ist unangebracht, das Verschuldungsproblem der SBB durch eine Reduktion des Deckungsbeitrags für den SBB-Personenverkehr in den BIF zu verschieben. Ebenso sollte nicht die Privatwirtschaft für das resultierende Finanzierungsproblem im BIF geradestehen müssen (wie sie es mit der geplanten Anhebung der Trassenpreise im Güterverkehr faktisch tut).

### 9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

Nein.