

Infrastrukturbericht

**→ Wettbewerb stärken
und digitale Chancen
nutzen**

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze

02 Die Schweiz darf sich nicht ausruhen

Ausblick

04 Digital und vernetzt: Trends und Herausforderungen in der Infrastrukturpolitik

Konkrete Lösungen für die Legislatur

08 Elektrizität

14 Erdölprodukte und Gas

18 Informations- und Kommunikationstechnologie

24 Strasse

30 Schiene

36 Luftfahrt

40 Schifffahrt

44 Post

48 Literaturverzeichnis

Für diese Erfolgsfaktoren setzen wir uns ein:



LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUREN

Sei es im Verkehr, bei der Energie oder in der Telekommunikation: Die Schweiz braucht qualitativ hochstehende Infrastrukturen, die die wirtschaftliche Entwicklung des Landes unterstützen. Diese bereitzustellen, ist eine gemeinsame Aufgabe von Staat und Wirtschaft. Ein Ausbau der Kapazitäten soll sich an den Bedürfnissen der Unternehmen und der Bevölkerung orientieren. Entsprechend wird priorisiert. Jede Infrastruktur benötigt einen möglichst hohen Grad an Eigenwirtschaftlichkeit. Der Staat setzt die Rahmenbedingungen so, dass sich die unterschiedlichen Verkehrsträger, Energiequellen oder Telekommunikationsanbieter im Wettbewerb weiterentwickeln und verbessern können.



SICHERE, KOMPETITIVE ENERGIEVERSORGUNG UND EFFIZIENTER SCHUTZ DER UMWELT

Die Energieversorgung der Schweiz ist ausreichend, kostengünstig und sicher. Das Land pflegt einen rationalen Umgang mit den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Energieproduktionsformen und setzt diese effizient ein. Die Wirtschaft agiert ihrerseits mit einer hohen Energieeffizienz und versucht, diese noch weiter zu steigern. Der schweizerische Energiemarkt ist eng mit dem Ausland vernetzt und soll Teil des europäischen Binnenmarktes werden. Auch die intakte Umwelt ist ein wichtiger Standortfaktor. Die Wirtschaft setzt sich darum für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen ein. Beim Umwelt- und Klimaschutz sind nationale Alleingänge allerdings keine Lösung.

Alle neun Erfolgsfaktoren finden Sie unter www.economiesuisse.ch/erfolgsfaktoren

PROJEKTLEITUNG



KURT LANZ

ist Mitglied der Geschäftsleitung von economiesuisse und Leiter des Bereichs Infrastruktur, Energie und Umwelt.

kurt.lanz@economiesuisse.ch



BEAT RUFF

ist stellvertretender Leiter des Bereichs Infrastruktur, Energie und Umwelt bei economiesuisse.

beat.ruff@economiesuisse.ch



MARCUS HASSLER

ist Projektleiter Infrastruktur bei economiesuisse.

marcus.hassler@economiesuisse.ch



SARAH FREY

ist wissenschaftliche Mitarbeiterin des Bereichs Infrastruktur, Energie und Umwelt bei economiesuisse.

sarah.frey@economiesuisse.ch

Wir danken den Mitgliedern der Infrastrukturkommission und der Energie- und Umweltkommission von economiesuisse für ihre Mitarbeit am vorliegenden Infrastrukturbericht. Ein spezieller Dank geht an die Mitglieder der Begleitgruppe zu diesem Infrastrukturbericht.

INFRASTRUKTURKOMMISSION



HANSUELI LOOSLI

ist Verwaltungsratspräsident der Swisscom AG, Mitglied des Vorstandsausschusses von economiesuisse und Präsident der Infrastrukturkommission von economiesuisse.

ENERGIE- UND UMWELTKOMMISSION



REMO LÜTOLF

ist Vorsitzender der Geschäftsleitung von ABB Schweiz, Mitglied des Vorstands von economiesuisse und Präsident der Energie- und Umweltkommission von economiesuisse.

BEGLEITGRUPPE INFRASTRUKTURBERICHT

- Ronald Abegglen, Swiss International Air Lines
- Hans-Jörg Aerni, Elco
- Omar Ateya, Handelskammer beider Basel
- Dr. Roland Bilang, Erdöl-Vereinigung
- Heinz Brenner, Swissmem/Siemens
- Olivier Buchs, Sunrise
- Peter Ehrensam, Swisscom
- Dr. Marco Ettisberger, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
- Dr. Frank Furrer, VAP Verband der verladenden Wirtschaft
- Peter Grütter, asut
- Philippe Gummy, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
- Jean-Marc Hensch, Swico
- Andreas Kaelin, ICTswitzerland
- Patrick Kessler, Verband Schweizerischer Versandhandel
- Elke Köhler, Swiss International Airports Association
- Michael Kohn, Arbeitskreis Kapital & Wirtschaft
- Hans Koller, Strasseschweiz
- Christoph Krammer, Accenture
- Paul Kurrus, Aerosuisse
- Niklaus Mäder, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
- Beat Moser, Swisselectric
- Dr. Simon Osterwalder, SUISSDIGITAL
- Dr. Christine Roth, Swissmem
- Helge Rühl, Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland
- Markus Ruoss, Verband Schweizer Privatradios
- Michael Schmid, Verband der Schweizerischen Gasindustrie
- Thomas Schwarzenbach, Spedlogswiss
- Mario Senn, Zürcher Handelskammer
- Erwin Sigrüst, Scienceindustries
- Dr. Hans Rudolf Sprenger, IBM
- Dr. Sonja Studer, Swissmem
- Peter Sutterlütli, KEP & Mail
- Irmtraut Tonndorf, Hupac

→ Machen wir das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft fit für die Zukunft

OHNE INFRASTRUKTUREN STEHT UNSER LAND STILL. DESHALB SETZT SICH ECONOMIESUISSE FÜR EINE GEZIELTE UND INTELLIGENTE WEITERENTWICKLUNG VON VERKEHRS-, POST-, TELEKOMMUNIKATIONS- UND ENERGIEVERSORGUNGS-INFRASTRUKTUREN EIN.

→ Liebe Leserinnen, liebe Leser

Wir freuen uns, Ihnen bereits zum dritten Mal seit 2010 den neusten Infrastrukturbericht von economiesuisse zu präsentieren. Die Tatsache, dass wir den vorliegenden Bericht in rascher Abfolge neu publizieren zeigt, dass Infrastrukturen für die Schweizer Wirtschaft von grosser Bedeutung sind und sich das politische, wirtschaftliche und technologische Umfeld rasch wandelt. Deshalb schenken wir der Infrastrukturpolitik – dazu zählt insbesondere die Energieversorgung – in unserer täglichen Arbeit grosse Beachtung. Schliesslich sind die Schweizer Unternehmen nicht nur wichtige Anbieter von Infrastrukturen, sondern auch die grössten Nutzer von Transportleistungen, Telekommunikations- und ICT-Diensten und Energie. Ohne Infrastrukturen bleiben die Regale in den Geschäften leer, die Maschinen stehen still und das öffentliche Leben bricht zusammen.

Doch wo liegen die grossen Herausforderungen in der Infrastrukturpolitik? Im Sinne einer Pulsmessung haben wir im Vorfeld eine Umfrage unter unseren Mitgliedern durchgeführt. Dabei zeigt sich: Die Wirtschaft ist mit der heutigen Infrastrukturlandschaft grundsätzlich zufrieden und schätzt die hohe Qualität der Netze und Dienste. Dieses Urteil deckt sich mit den Ergebnissen diverser Rankings. Die Schweiz steht beispielsweise in den Ranglisten des World Economic Forum zur Infrastrukturqualität in vielen Bereichen an der Spitze.



HEINZ KARRER
Präsident
economiesuisse



MONIKA RÜHL
Vorsitzende der
Geschäftsleitung

Allerdings gibt es auch deutliche Warnsignale. So beurteilen die Befragten die Zukunftsaussichten beispielsweise im Verkehrsbereich tendenziell negativ und gehen davon aus, dass die Qualität der Schweizer Infrastrukturen in den nächsten zehn Jahren abnimmt.

Politik und Wirtschaft stehen gemeinsam in der Pflicht, die Schweizer Infrastrukturen für die Zukunft fit zu machen. Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir einen Anstoss geben, die grossen Herausforderungen anzupacken. Neben konkreten Forderungen werfen die Autorinnen und Autoren – unterstützt durch eine breite Begleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der gesamten Wirtschaft – auch einen Blick in die Zukunft. Digitalisierung, Internationalisierung und eine stärkere Vernetzung aller Infrastrukturen verlangen nach neuen Lösungen – packen wir es an!

Wir freuen uns auf eine interessante Debatte und wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

→ Die Schweiz darf sich nicht ausruhen

WILL DIE SCHWEIZ AN DER SPITZE BLEIBEN, BRAUCHT DAS LAND EINE NEUE INFRASTRUKTURPOLITIK. NÖTIG SIND MEHR KAPAZITÄTEN, INTELLIGENZ, KOSTENWAHRHEIT, WETTBEWERB UND KOORDINATION.

Leistungsfähige Infrastrukturen sind ein zentraler Erfolgsfaktor

Unsere Infrastrukturen sind im weltweiten Vergleich Spitze! Aus Sicht der Wirtschaft ist dieser positive Befund nicht nur schön, sondern existenziell. Denn Verkehrs-, Energie-, Telekommunikations- und Postinfrastrukturen sind ein zentraler Faktor, damit Wirtschaft und Gesellschaft funktionieren. Hervorragende Infrastrukturen und wirtschaftlicher Erfolg gehen Hand in Hand. Doch in einem dynamischen Umfeld, das von technologischen Umwälzungen geprägt ist, darf sich die Schweiz nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen. Die Infrastrukturen als zentraler Erfolgsfaktor eines wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandorts müssen sich stetig weiterentwickeln und sich den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer anpassen.

Das Beste aus den knappen Mitteln machen

Die Nutzerzahlen kennen in den letzten Jahrzehnten nur eine Richtung – nach oben: mehr Zugpassagiere, mehr Stautunden, mehr Datenvolumen und Flugbewegungen. Das macht die Infrastrukturpolitik zu einer Herkulesaufgabe. Durch die Zunahme der Mobilität gibt es immer mehr Kapazitätsengpässe, welche die Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen infrage stellen. Das rasante Datenwachstum erfordert den Ausbau der ICT- und Telekommunikationsinfrastrukturen. Im Energiebereich gilt es, die zuverlässig funktionierende Versorgung zu erhalten. Diese drei Beispiele machen klar: Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Infrastrukturen erfordert vor allem Zeit, Platz und Geld. Alle drei Elemente sind jedoch nur in beschränktem Umfang vorhanden. Wie die vorliegende Publikation zeigt, braucht es vor allem Anstrengungen auf vier Ebenen, um diesen Zielkonflikt zu entschärfen.

→ **Mehr Kapazitäten und Intelligenz**

Die Schweizer Infrastrukturen müssen mit der steigenden Nachfrage mithalten können. Die Weiterentwicklung muss deshalb rasch und effizient an die Hand genommen werden. Dabei muss die Politik alle Möglichkeiten ausschöpfen. Die Kapazitäten müssen einerseits mit baulichen Massnahmen erhöht werden. Ergänzend müssen aber vor allem auch die bestehenden Kapazitäten besser genutzt werden. Dazu braucht es Offenheit gegenüber neuen Technologien. Gerade die Chancen der Digitalisierung müssen genutzt werden, um die Infrastrukturen effizienter zu gestalten.

→ **Mehr Kostenwahrheit**

Die knappen finanziellen Mittel von Bund, Kantonen und Gemeinden müssen dort eingesetzt werden, wo mit dem Franken der grösste Nutzen erzielt werden kann. Investitionsentscheide sollen deshalb immer vor dem Hintergrund von volkswirtschaftlichen Abwägungen getroffen werden. Potenzial besteht auch beim effizienteren Betrieb und Unterhalt. Zudem muss der Preis für die Nutzung der Infrastrukturen die effektiven Kosten berücksichtigen. Deshalb ist das Verursacherprinzip in der Finanzierung zu stärken.

→ **Mehr Koordination**

Die Raumplanung darf die Anliegen der Wirtschaft nicht vergessen. Eine wirtschaftsfreundliche Raumpolitik muss die verschiedenen Ansprüche an den knappen Raum unter einen Hut bringen. Berechtigte individuelle Schutzbedürfnisse dürfen die mit grossem volkswirtschaftlichem Nutzen verbundene Weiterentwicklung der Infrastrukturlandschaft nicht blockieren. Mehr Koordination braucht es auch zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und über Landesgrenzen hinweg.

→ **Mehr Wettbewerb**

Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastrukturlandschaft ist gemeinsame Aufgabe von Staat und Privaten. Nur wo der Wettbewerb eine politisch gewollte Grundversorgung nicht erbringt, soll der Staat eingreifen. Ansonsten geschieht eine effiziente und nachfragegerechte Bereitstellung von Infrastrukturen und Angeboten am besten über den Wettbewerb privater Anbieter.

→ Digital und vernetzt: Trends und Herausforderungen in der Infrastrukturpolitik

VERKEHR, ENERGIE, TELEKOMMUNIKATION UND POST STEHEN VOR GANZ UNTERSCHIEDLICHEN HERAUSFORDERUNGEN. DOCH ES GIBT EINE GANZE REIHE VON ENTWICKLUNGEN UND GRUNDSÄTZEN, DIE IN ALLEN BEREICHEN GELTEN UND FÜR EINE EFFIZIENTE UND ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTURPOLITIK ELEMENTAR SIND.

Silodenken hat in einer modernen Infrastrukturpolitik keinen Platz.

Mehr vernetztes Denken gefragt

Die verschiedenen Infrastrukturen und ihre Nutzerinnen und Nutzer sind immer stärker vernetzt, wie am Beispiel des multimodalen Güterverkehrs deutlich wird. Herrschte in der Vergangenheit in den einzelnen Infrastrukturbereichen ein ausgeprägtes Silodenken vor, verlangt eine erfolgreiche Infrastrukturpolitik in der Zukunft mehr vernetztes Denken, auch zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden.

Die Planung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen muss deshalb besser aufeinander abgestimmt werden. Strasse und Schiene müssen koordiniert weiterentwickelt werden. Gleichsam macht der Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur nur Sinn, wenn auch das untergeordnete Strassennetz seine Zubringer- und Verteilfunktion erfüllen kann. Hafen- und Flughafeninfrastrukturen funktionieren nur effizient, wenn auch die Verkehrsanbindung an Land sichergestellt ist. Im Elektrizitätsmarkt der Zukunft gilt es, die technologischen Möglichkeiten besser zu nutzen, um Produktion, Transport, Speicherung und Konsum von Strom besser aufeinander abzustimmen.

Digitalisierung als Chance nutzen

Die Digitalisierung durchdringt immer mehr Bereiche des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Selbstfahrende Autos, Sharing statt Eigentum oder Big Data sind nur einige Stichworte dieser rasanten Entwicklung. Die Digitalisierung wird das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage neu gestalten, andere Geschäftsmodelle ermöglichen und neue Akteure ins Spiel bringen. Das Internet der Dinge wird auch die Infrastrukturlandschaft verändern.

Neue Technologien dürfen nicht durch Regulierungen vorzeitig ausgebremst werden.

Die Politik muss die Auswirkungen der Digitalisierung aufmerksam beobachten, ohne in Aktionismus auszubrechen. Abwehrreflexe gegenüber neuen Technologien mögen aus Sicht eines einzelnen betroffenen Anbieters verständlich sein, bergen aber die Gefahr von regulatorischen Fehleingriffen. Big Data beziehungsweise Smart Data bieten grosse Chancen für neue Geschäftsmodelle und Services in sämtlichen Infrastrukturbereichen. Es ist deshalb zentral, dass diese nicht durch einschränkende Regulierungen vorzeitig ausgebremst werden.

Ohne internationale Vernetzung ist eine erfolgreiche Infrastrukturpolitik nicht mehr vorstellbar.

Die Schweiz ist keine Insel

Der intensive wirtschaftliche und gesellschaftliche Austausch mit dem (benachbarten) Ausland bedingt auch in der Infrastrukturpolitik ein grenzüberschreitendes Denken. Internationale Kooperation und die Sicherstellung der Interoperabilität sind beim Bau und Betrieb von Infrastrukturen eine wichtige Grundlage für einen effizienten internationalen Austausch von Personen, Gütern, Daten und Energie.

Dem grenzüberschreitenden Charakter dieser Ströme muss bei der Bereitstellung der Infrastrukturen Rechnung getragen werden. Die Planung von Strassen- und Schieneninfrastruktur darf nicht an der Grenze haltmachen, und internationale Abkommen für alle Verkehrsträger sollen offensiv entwickelt werden. Dies sind zentrale Voraussetzungen für eine reibungslose Abwicklung des Import-, Export- und Transitgüterverkehrs. Ohne internationale Vernetzung ist auch eine zuverlässig funktionierende Energieversorgung nicht vorstellbar. In Fragen der Klimapolitik ist ein international abgestimmtes Vorgehen ebenfalls unabdingbar. Gleiches gilt für die Interregulierung, wo nationalstaatliche Regeln noch schneller an ihre Grenzen stossen.

Raumplanung darf Infrastrukturen nicht vergessen

Es ist eine Binsenwahrheit: Infrastrukturen benötigen Platz, und dieser ist knapp. In einer dynamischen Schweiz treffen verschiedene raumpolitische Interessen aufeinander. Heute berücksichtigt die Raumplanung die Interessen der Wirtschaft bezüglich Weiterentwicklung der Infrastrukturen noch zu wenig. Intelligente Lösungen helfen, einen Ausgleich der verschiedenen Bedürfnisse zu schaffen und eine hohe Qualität des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz zu sichern. Dazu gehört auch der Einbezug der dritten Dimension.

Die Raumplanung muss zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden stärker koordiniert werden.

Dieser Prozess des Interessenausgleichs muss die Interessen der Wirtschaft als grösste Nutzerin und Anbieterin von Infrastrukturen stärker einbeziehen als heute. Wirtschafts-, Infrastruktur- und Siedlungsentwicklung müssen zwingend miteinander geplant werden. Zudem bedingt die Weiterentwicklung der Infrastrukturen eine enge Abstimmung der Raumplanung bei Bund, Kantonen und Gemeinden. Dies zeigt sich beispielsweise im Bereich Logistik und Güterverkehr, der für die Versorgung von

Wirtschaft und Gesellschaft mit Produktions- und Konsumgütern zentral ist. Heute kommen bestehende Logistikflächen in Zentrumsnähe jedoch immer stärker unter Druck. Sie müssen im Rahmen einer klugen und ausgleichenden Raumpolitik erhalten oder durch geeignete Alternativstandorte ersetzt werden.

Offenheit gegenüber Markt und Technologie bewahren

Es ist nicht am Staat zu entscheiden, welche Technologien sich durchsetzen.

Eine liberale Infrastrukturpolitik ist geprägt durch Offenheit gegenüber neuen Technologien und dem Vertrauen in die freie Marktwirtschaft. Der Staat muss daher günstige Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen schaffen, ohne bestimmte Technologien oder Verkehrsträger unbewusst oder politisch gewollt zu forcieren oder zu verhindern. Anbieter und Kundinnen und Kunden sollen entscheiden, welche Technologien und Geschäftsmodelle sich durchsetzen. Dies ist der Garant für eine effiziente Erbringung von Infrastrukturdienstleistungen.

Planwirtschaftliche Ansätze sind bei den meisten Infrastrukturen deshalb nicht zielführend. Wenn es Konkurrenznetze gibt oder der Marktzugang für Wettbewerber gesichert ist, können die Infrastrukturen dem Wettbewerb überlassen werden. Die Nutzerinnen und Nutzer einer Infrastruktur können mit ihrem Verhalten am besten entscheiden, wie die Infrastruktur- und Technologielandschaft in fünf oder zehn Jahren aussehen wird. Eine zuverlässige und kostengünstige Versorgung braucht daher mehr und nicht weniger marktwirtschaftliche Instrumente. Die Subventionierung bestimmter Technologien ist ineffizient und fehlt am Platz. Im Mobilitätsbereich ermöglicht die Digitalisierung beispielsweise neuen Akteuren, in den Markt einzutreten und bestehende Geschäftsmodelle herauszufordern. Die Politik ist gut beraten, solche Entwicklungen aufmerksam zu verfolgen und die Rahmenbedingungen rechtzeitig anzupassen, ohne jedoch in regulatorischen Übereifer auszubrechen und vielversprechende Entwicklungen abzuwürgen.

Die Grundversorgung für die Zukunft fit machen

Im dynamischen Umfeld muss die Grundversorgung unabhängig von Technologien definiert werden.

Die Schweiz als geografisch, wirtschaftlich und kulturell vielfältiges Land braucht eine flächendeckende Grundversorgung mit Infrastrukturen. Grundversorgung wird in der Schweiz aber reflexartig mit dem Staat und bestimmter Hardware (Poststelle, Bahnlinie, Festnetzanschluss) assoziiert. Grundsätzlich sollen Infrastrukturen und Infrastrukturdienstleistungen jedoch von Privaten bereitgestellt werden. Der Staat kommt erst subsidiär zum Tragen, nämlich dann, wenn der Markt das politisch gewünschte Ausmass und die Qualität an Grundversorgung nicht gewährleisten kann. Vor dem Hintergrund des technologischen Fortschritts ist davon auszugehen, dass die Rolle des Staates bei der Erbringung der Infrastrukturgrundversorgung in Zukunft weniger stark zum Tragen kommen wird.

Im heutigen dynamischen Umfeld muss das Konzept der Grundversorgung technologieunabhängig definiert werden. Die flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr muss möglichst wirtschaftlich erbracht werden und darf nicht an bestimmte Verkehrsträger gebunden sein. Das Gleiche gilt

in der Telekommunikation. Dank des rasanten technologischen Fortschritts können Internetdienste problemlos in guter Qualität via Mobilnetz, Kupferkabel, TV-Kabel oder Glasfasernetz bezogen werden. Es braucht daher keine Grundversorgung, die auf eine bestimmte Technologie fokussiert. Auch der künftige Service public im Medienbereich muss neu definiert und die Übermittlung der Inhalte an das digitale Zeitalter angepasst werden.

Der Bund ist als Regulator, Eigner und Versorger in einem permanenten Rollenkonflikt.

Regulierung: so wenig wie möglich, so viel wie nötig

Netzinfrastrukturen waren lange Zeit Sache des Staates. Staatliche Monopole wie die PTT oder die SBB erbrachten oder erbringen auf diesen Netzen noch heute ihre Post-, Telekommunikations- und Bahndienstleistungen. Die Nachfolgeunternehmen sind nach wie vor in staatlichem (Mehrheits-) Besitz und erbringen Grundversorgungsdienstleistungen. Gleichzeitig stehen sie aber im Wettbewerb mit privaten Anbietern.

Die Regulierung von Netzinfrastrukturen ist eine anspruchsvolle Aufgabe für den Bund. Als Regulator, Eigner und Versorger ist er in einem permanenten Rollenkonflikt gefangen, denn die jeweiligen Interessen decken sich nicht. Dieser Konflikt lässt sich nur durch konsequente Marktöffnung, den Abbau des staatlichen Einflusses auf die ehemaligen Grundversorgungsunternehmen und die Trennung von Regulierung und Grundversorgung lösen. Die ehemaligen Service-public-Unternehmen dürfen privatwirtschaftliche Aktivitäten im Wettbewerbsbereich nicht verdrängen. Da wo es einen Regulator braucht, soll er auch mit den erforderlichen Instrumenten ausgestaltet sein. Mit der fortschreitenden Liberalisierung der Infrastrukturmärkte gilt aber das Motto: so wenig wie möglich und so viel wie nötig.

Der Preis muss sich künftig stärker an der Nachfrage orientieren.

Mehr Kostenwahrheit, weniger Last für die Steuerzahlenden

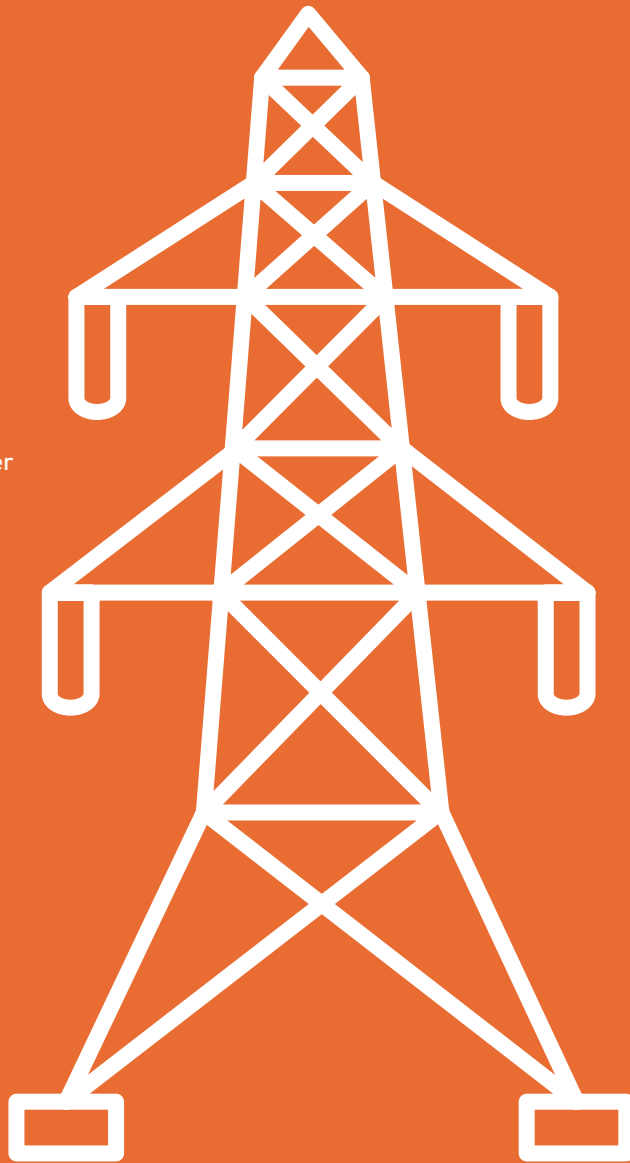
Der Bau von Infrastrukturen verursacht Investitionskosten. Zudem verursacht die Nutzung von Infrastrukturen Betriebskosten und externe Kosten, die der Nutzer heute nur zum Teil trägt. In den kommenden Jahren wird sich bei den Infrastrukturen der öffentliche Druck hin zu mehr Kostenwahrheit weiter erhöhen, da andernfalls den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern eine immer grössere Last aufgebürdet wird.

Die Kostenwahrheit muss deshalb gestärkt werden. Der Preis für die Infrastrukturnutzung soll sowohl die Investitions- und Betriebskosten als auch die externen Effekte abgelten. Allerdings darf dieser Preis keinen fiskalischen Charakter annehmen. Dazu braucht es mehr Transparenz und gesicherte Kenntnisse bezüglich Höhe der internen und externen Kosten. Kostenwahrheit kann bei den Netzen nur dann erreicht werden, wenn das Preissystem marktorientiert ist. Dies beinhaltet das Zulassen von zeitlich stärker differenzierten Preisen. Vielmehr müssen in Zeiten hoher Nachfrage auch höhere Preise gezahlt werden. Sparsame Infrastrukturnutzung oder effizienzfördernde Technologien werden dadurch in Zukunft begünstigt, was auch bei der Planung künftiger Infrastrukturen zu berücksichtigen ist. Durch den Steuerzahler subventionierte Angebote führen zudem zu unerwünschtem Überkonsum.

Elektrizität



→ Platzierung der Schweizer
Elektrizitätsversorgung
im Global Competitiveness
Report 2015/2016 des
World Economic Forum.



61

Milliarden Kilowattstunden beträgt
der Schweizer Stromverbrauch.

60

Prozent des Stromverbrauchs
entfallen auf die Wirtschaft.

800

Elektrizitätswerke versorgen die
Schweiz mit Strom.

956

Millionen Franken wurden aktuell
als jährlich wiederkehrende Sub-
vention für erneuerbare Energien
versprochen.

Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen in
einer Umfrage davon aus, dass sich die Quali-
tät der Elektrizitätsversorgung in den nächsten
zehn Jahren tendenziell verschlechtert.

→ Ein Markt im Umbruch braucht Zukunftsperspektiven

UNSERE STROMVERSORGUNG BRAUCHT MEHR MARKT UND INTERNATIONALE VERNETZUNG STATT SUBVENTIONEN UND STAATLICHE INTERVENTIONEN. NUR SO KÖNNEN WIR EINE SICHERE UND UMWELTVERTRÄGLICHE VERSORGUNG ZU KONKURRENZFÄHIGEN PREISEN GEWÄHRLEISTEN.

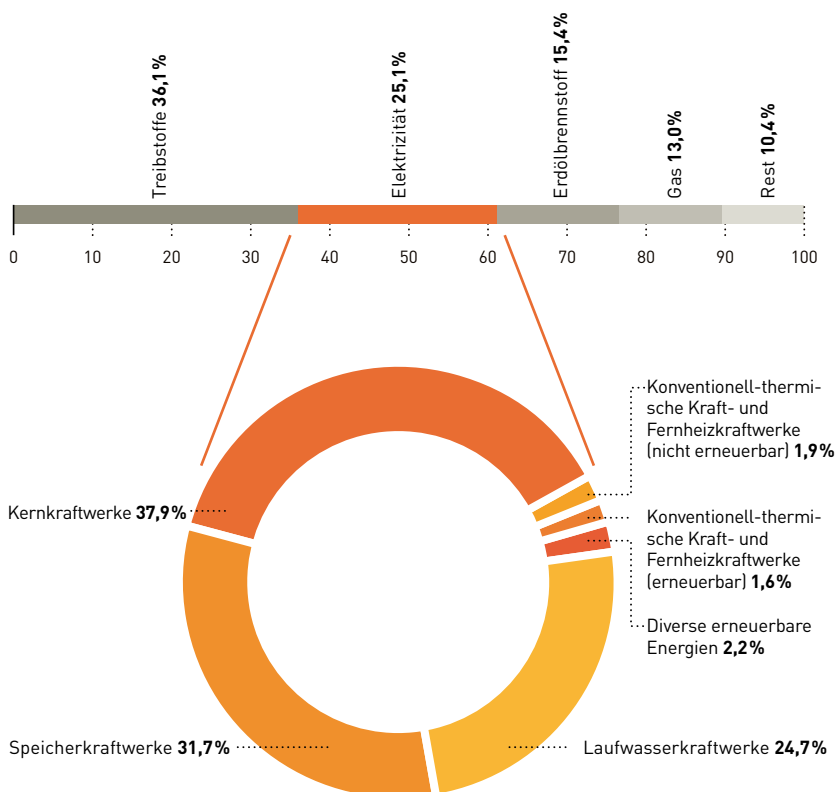
Ausgangslage: Spitzenposition verteidigen

Heute hat die Schweiz im internationalen Vergleich nicht nur eine ausserordentlich verlässliche Stromversorgung, sondern auch eine der umweltfreundlichsten. Im Schnitt stossen wir pro produzierter Kilowattstunde Strom nur 21 Gramm CO₂ aus – im EU-Durchschnitt sind es 437.¹ Dies liegt am Schweizer Strommix, der zu über 55 Prozent aus Wasserkraft und zu knapp 38 Prozent aus Kernkraft besteht. 3,8 Prozent entfallen auf neue erneuerbare Energien wie Biomasse, Wind- und Solarstrom.²

Energie- und Strommix der Schweiz³

Im Jahr 2014

→ Strom deckt nur ein Viertel unseres Energiebedarfs – der Rest stammt vor allem aus fossilen Quellen.



→ ¹BAFU (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011.

→ ²BFE (2015). Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2014.

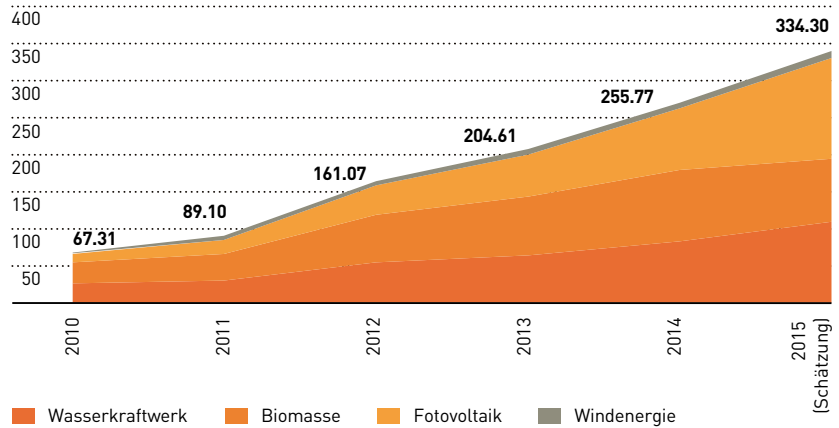
→ ³BFE (2015). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2014.
BFE (2015). Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2014.

Die Marktpreise sind tief – doch der Konsument zahlt immer mehr für Strom.

Das aktuelle Energieumfeld ist vor allem durch den Preiszerfall in Europa geprägt. Die Marktpreise für Strom sind wegen europaweiter Überkapazitäten, tiefer CO₂-Zertifikatspreise und des Ausbaus subventionierter Stromproduktionsformen sehr tief und eine Trendwende ist nicht in Sicht. Dies hat auch Auswirkungen auf die Rentabilität der Schweizer Kraftwerke. Dennoch steigen die Kosten für die Stromverbraucherinnen und -verbraucher wegen der wachsenden Abgaben (kostendeckende Einspeisevergütung, Netznutzungstarif) stetig an.

Eingesetzte KEV-Fördergelder⁴
2010 bis 2015, in Mio. Fr

→ Die Ausgaben für die kostendeckende Einspeisevergütung (KEV) nehmen immer weiter zu.



Bislang ist die Versorgungsqualität in der Schweiz noch sehr gut. Im Schnitt sind wir Schweizerinnen und Schweizer nur 25 Minuten pro Jahr ohne Strom. Allerdings nehmen die kritischen Situationen im Netzbereich zu und der Aus- und Neubau von Netzen ist durch lange Genehmigungsverfahren erschwert. Swissgrid schätzt die Kosten eines Stromausfalls auf 240 Millionen Franken pro halbe Stunde.⁵

Herausforderung: Energiestrategie mit vielen Fragezeichen

Mit der vom Bund geplanten Energiestrategie 2050 droht sich die Versorgungssicherheit zu verschlechtern: Denn erstens produzieren die neuen erneuerbaren Stromquellen wie Sonne und Wind un stetig und schwer prognostizierbar. Zweitens wird primär die Sommerproduktion ausgebaut und die bereits heute bestehende inländische Versorgungslücke im Winterhalbjahr noch vergrößert. Drittens werden die Herausforderungen für die Stromnetze durch die zunehmend dezentrale und un stetige Stromproduktion weiter anwachsen, zumal die Dezentralisierung tendenziell zu einer sinkenden Effizienz führt. Nicht zuletzt führen steigende staatliche Auflagen an Stromwirtschaft sowie Konsumentinnen und Konsumenten zu kostspieligen Verzerrungen und Ineffizienzen. Die ständig ändernden Rahmenbedingungen beeinträchtigen auch die Planungssicherheit und Investitionsbereitschaft für die Stromwirtschaft.

→ ⁴ Stiftung KEV. Quartalsberichte 2010–2015.
→ ⁵ Swissgrid (2012). Geschäftsbericht 2011.

Die zunehmende Isolation gefährdet eine sichere Stromversorgung.

Für die Schweiz wird in Zukunft der Austausch mit dem umliegenden Ausland – sprich Stromimporte – noch wichtiger werden. Eine zunehmende Isolation der Schweiz, politisch gewollte Preissteigerungen und ein Staat, der die Energiewirtschaft stärker steuern und kontrollieren will, gefährden langfristig eine sichere, wettbewerbsfähige und am Markt ausgerichtete Stromversorgung.

Vorgeschlagener Weg führt nicht zum Ziel

Aus Sicht der Schweizer Wirtschaft ist das vom Bund geplante erste Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 deshalb nicht zielführend. Dieses umfasst primär Subventionen für neue erneuerbare Technologien (vor allem Fotovoltaik und Wind) und eine Vielzahl von verschärften Vorschriften im Bereich Effizienz, Mobilität und Gebäude. Was hingegen fehlt ist eine Gesamtsicht von Produktion, Netzen und Speicherung, ebenso eine ganzheitliche Betrachtung aller Energieträger und -formen.

Die Versorgungssicherheit sinkt, die Kosten steigen und die Importe von Strom aus Braun- und Steinkohle nehmen zu. Dadurch werden auch die Umweltbelastungen nicht abnehmen, wie ein Blick nach Deutschland zeigt. Dort sind die CO₂-Emissionen nach der Energiewende nicht gesunken. Die mit der Subventionierung von Fotovoltaik ausgelöste Dezentralisierung bei der Stromproduktion ohne gleichzeitige Anpassungen beim Konsum und den Netzen führt zu weiteren Herausforderungen in Bezug auf den Transport und die Speicherung von Strom.

Der Staat mischt im Strommarkt immer stärker mit.

Der staatliche Fussabdruck wird durch die geplanten Interventionen im Rahmen der Energiestrategie 2050 deutlich erhöht.⁶ Es drohen unter anderem eine Vielzahl von neuen und verschärften Vorschriften für die Industrie, den Verkehr und den Gebäudebereich. Die künstliche Verteuerung der Strompreise belastet die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft, was insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Frankenstärke kritisch ist. Problematisch ist auch der wachsende Einfluss der Politik auf die Unternehmensführung der Stromversorger. Die stärkere Entflechtung von politischen und betriebswirtschaftlichen Interessen tut not.

Die Strategie Stromnetze ist eng mit der Energiestrategie verwoben.

Zentrale politische Dossiers werden getrennt behandelt

Neben der Energiestrategie 2050 stehen fünf weitere bedeutende Projekte im Stromdossier an. Das Klima- und Energielenkungssystem ist als zweite Phase der Energiestrategie 2050 angedacht und soll den Übergang vom heutigen Subventions- zu einem Lenkungssystem ermöglichen. Mit der Revision des Stromversorgungsgesetzes soll ein junges, funktionierendes Gesetz grundlegend umgebaut werden. Die vollständige Marktöffnung im Inland und das Stromabkommen mit der Europäischen Union sind nur zögerlich unterwegs, obwohl diese beiden Elemente für die Umsetzung einer zukunftsfähigen Energiestrategie zentral sind. Auch die Strategie Stromnetze ist eng mit der Energiestrategie verwoben. Dennoch werden die verschiedenen Vorlagen entkoppelt behandelt und nicht aufeinander abgestimmt. Dies erschwert die Vorhersehbarkeit der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

→ ⁶Vgl. *economiesuisse* (2014). *Staat und Wettbewerb*.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: EINE ZUVERLÄSSIGE STROMVERSORGUNG ZU WETTBEWERBSFÄHIGEN PREISEN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:



Stabile Rahmenbedingungen gewährleisten

Die Investitionen im Elektrizitätsbereich sind auf Jahrzehnte angelegt. Diese langfristigen Investitionen benötigen Rechtssicherheit. Kurzfristige Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen sind deshalb Gift.



Besseres Zusammenspiel der Energieformen und -trägern

Die Politik darf nicht einseitig auf Elektrizität fokussieren, sondern muss insbesondere im Bereich Effizienz auf die Gesamtenergieeffizienz abstellen. Das Zusammenspiel von verschiedenen Energieformen und -trägern und der entsprechenden Netze (Netzkonvergenz) darf regulatorisch nicht behindert werden.



Produktionsstandort Schweiz nicht weiter verteuern

Das bestehende Subventionssystem ist wirtschaftlich tragbar auszugestalten und als Anschubfinanzierung mit einem klaren Ablaufdatum zu versehen. Die kostendeckende Einspeisevergütung muss zeitlich befristet und in ihrer Höhe auf ein für die Unternehmen verträgliches Mass begrenzt werden.



Mehr Markt im Strombereich

Damit sich Angebot und Nachfrage bestmöglich aufeinander abstimmen, ist ein funktionierender Markt mit den richtigen Preissignalen erforderlich. Dazu gehören neben Kostenwahrheit auch Preisspitzen als Knappheitssignale, die Erzeugern und Verbrauchern Anreize vermitteln, in Kapazitäten zu investieren und Verbrauchsanpassungen vorzunehmen. Bei der Netztarifizierung ist deshalb auf Energieeinsparziele oder versteckte Subventionen zu verzichten. Nach der vollen Marktöffnung ist von einer Regulierung der Energiepreise in der Grundversorgung abzusehen.

Vollständige Marktöffnung und Stromabkommen mit der EU

Die vollständige Marktöffnung im Inland ist die Voraussetzung für die Einbindung in Europa und ermöglicht dem Konsumenten eine freie Wahl über Qualität und Preis der Stromversorgung. Die internationale Organisation der Energieversorgung erhöht die Versorgungssicherheit und trägt zu wettbewerbsfähigen Preisen bei. Ein Stromabkommen mit der EU ist hierzu zwingend.

Netzausbau erleichtern

Damit das Netz auf künftige Bedürfnisse ausgerichtet werden kann, ist der Bau zu erleichtern und Planungs- und Netzbauphasen sind zu beschleunigen.

Technologieneutralität garantieren

Der Staat soll gegenüber künftigen technologischen Entwicklungen offen bleiben und keine spezifischen Produktionsformen fördern. Denn nur ein funktionierender Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Technologien (mit Kostenwahrheit) garantiert die beste Entwicklung. Eine Abnahme- und Vergütungspflicht für Strom ist deshalb wettbewerbsverzerrend und ineffizient.

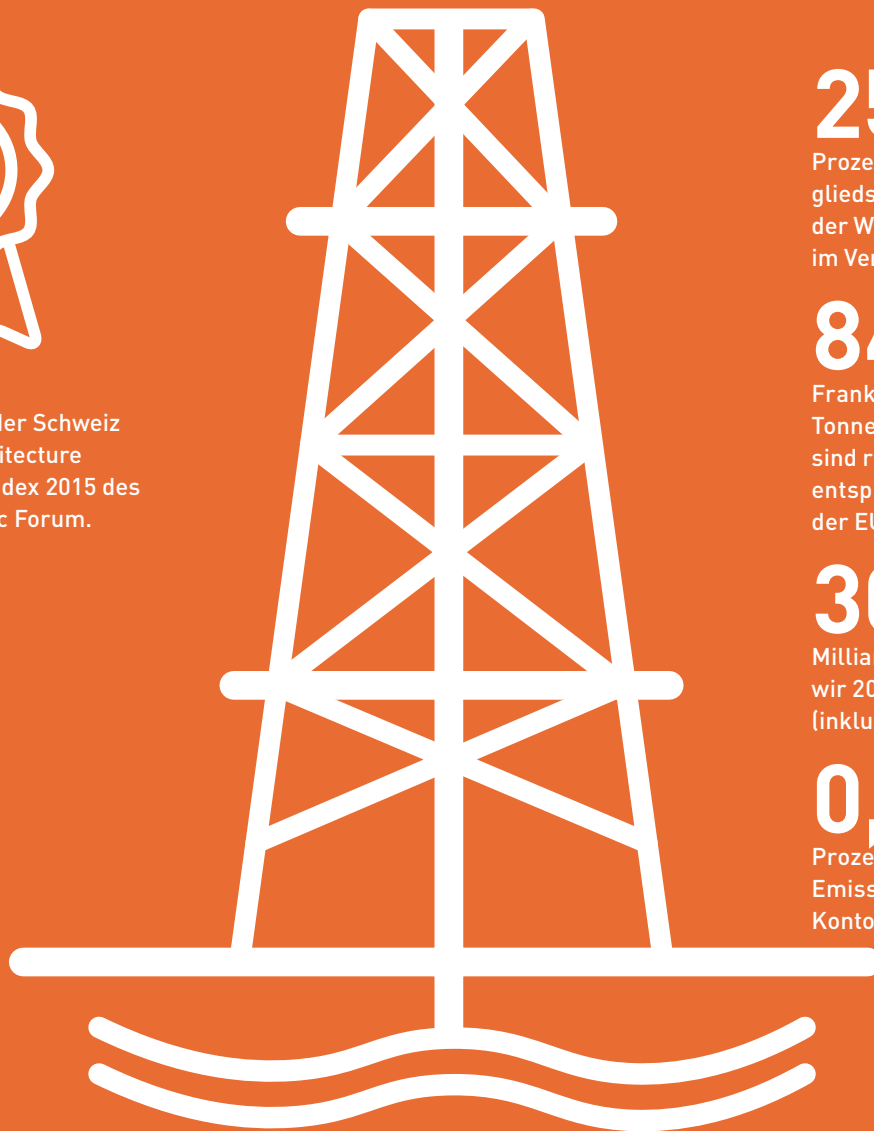
Erfolgsmodell der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) ausbauen

Die Förderung der Energieeffizienz über eine Zielvereinbarung bei gleichzeitiger Befreiung von Abgaben (EnAW-Modell) soll weiter ausgebaut werden. Trotz hervorragender Erfolge wird dieses Modell heute sehr restriktiv angewendet.

Erdölprodukte und Gas



→ Platzierung der Schweiz im Energy Architecture Performance Index 2015 des World Economic Forum.



25

Prozent. Um so viel haben die Mitgliedsfirmen der Energie-Agentur der Wirtschaft ihre CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 gesenkt.

84

Franken kostet die Abgabe pro Tonne CO₂ in der Schweiz. Das sind rund zehn Mal mehr als ein entsprechendes Zertifikat in der EU kostet.

30

Milliarden Franken gaben wir 2014 für Energie aus (inklusive Strom).

0,1

Prozent der globalen CO₂-Emissionen gehen auf das Konto der Schweiz.

Trend



→ Die Mitglieder von economiesuisse gehen in einer Umfrage davon aus, dass die Qualität der Versorgung mit fossilen Energien in den nächsten zehn Jahren tendenziell gleich bleibt.

→ Fossile Energieträger bleiben auch in Zukunft wichtig

ERDÖL UND ERDGAS SPIELEN IM MOBILITÄTS- UND GEBÄUDEBEREICH EINE ZENTRALE ROLLE. DIE NOTWENDIGEN INFRASTRUKTUREN MÜSSEN DESHALB FÜR DIE ZUKUNFT ERHALTEN BLEIBEN. EINE GROSSE HERAUSFORDERUNG IST DIE KLIMAPOLITIK – DOCH DIE INTERNATIONALE KOORDINATION IST UNGENÜGEND.

Ausgangslage: Massive CO₂-Einsparungen dank der Wirtschaft

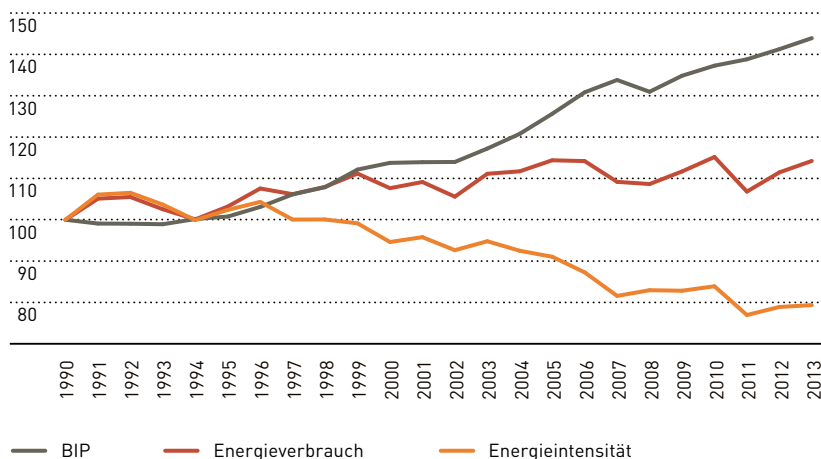
Wirtschaft hat ihre Effizienzziele deutlich übertroffen.

Mit einem Anteil von über 60 Prozent am Endenergieverbrauch sind Erdöl und Erdgas weiterhin die wichtigsten Energieträger der Schweiz.⁷ Daran wird sich in absehbarer Zukunft nichts ändern, obwohl mit politischen Massnahmen auf allen staatlichen Ebenen und einer ehrgeizigen nationalen Klimapolitik viel unternommen wird, um den Energieverbrauch zu senken. Dank des erfolgreichen Modells der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) haben die Unternehmen in den vergangenen Jahren grosse Einsparungen bei den CO₂-Emissionen erzielt und die politischen Zielvorgaben weit übertroffen. Insbesondere dadurch ist es der Schweiz wie kaum einem anderen Land gelungen, das Wirtschaftswachstum von den Treibhausgasemissionen zu entkoppeln.⁸

Entwicklung der Energieintensität in der Schweiz²

Endenergieverbrauch in Kilowattstunden im Verhältnis zum realen Bruttoinlandprodukt zu konstanten Preisen von 2005 (Indexiert: 1990 = 100)

→ Die Energieintensität der Schweizer Wirtschaft sinkt seit 1990 stetig. Trotz Wirtschaftswachstum bleibt der Energieverbrauch stabil.



→ ² BFE (2015). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2014.

→ ⁸ BAFU (2015). Treibhausgasinventar.

→ ⁷ BFS (2015). Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. BFS, SECO (2014). Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. BFE (2014). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2013.

Infrastrukturen in gutem Zustand

Die Infrastrukturen im Bereich Erdöl sind heute in einem guten Zustand. Dazu zählen ein flächendeckendes Tankstellennetz, moderne und effiziente Ölheizungen sowie ausreichende Lagerbestände. Das Gleiche gilt für das Gasversorgungssystem, welches in der Schweiz ein Transport- und Verteilnetz von rund 20000 Kilometern umfasst.

Obwohl die Vorkommen fossiler Energieträger beschränkt sind, reichen die gegenwärtig bestätigten Reserven von Erdöl und Erdgas noch mindestens 60 Jahre.¹⁰ Dies ist jedoch nur ein Teil des Gesamtpotenzials. Die Reichweite der tatsächlich vorhandenen Ressourcen wird wesentlich höher eingeschätzt (für Erdgas auf über 200 Jahre). Der technologische Fortschritt bei der Förderung von Erdöl und Erdgas erweitert die Reservekapazitäten zudem laufend. Weltweit bleiben fossile Energien deshalb in Zukunft die mit Abstand wichtigsten Energieträger.

Herausforderung: Energiestrategie 2050

Technologische Innovationen haben den grössten Effekt bei der Bekämpfung des Klimawandels.

Fossile Energieträger stehen als Hauptverursacher von CO₂-Emissionen unter politischem Druck. Dabei geht oft vergessen, dass diese heute fast zwei Drittel der Energieversorgung ausmachen und einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit in unserem Land leisten (etwa mit den Pflichtlagern für flüssige Treib- und Brennstoffe). Fossile Energien sind zudem ein wichtiger Ansatzpunkt für Effizienzverbesserungen. Aufgrund hoher Multiplikationseffekte bei einer internationalen Verbreitung haben effizienzsteigernde Technologien einen signifikant höheren Effekt auf globale Emissionen als jede Form der nationalen Selbstbeschränkung durch Verzicht oder künstliche Verteuerung.

Kritisch zu bewerten ist in diesem Zusammenhang die Energiestrategie 2050. Diese will unter anderem die Nutzung von fossilen Energieträgern reduzieren, bewirkt aber im Ergebnis das Gegenteil, da zur Aufrechterhaltung der Netzstabilität zusätzlicher Graustrom aus dem Ausland eingespeist wird. Als Warnung sollte die Entwicklung in Deutschland dienen, wo die CO₂-Emissionen trotz des massiven Ausbaus der erneuerbaren Energien nicht gesunken sind.

Heizungen werden immer effizienter und Autos sparsamer.

Innovation ist das effizienteste Mittel gegen den Klimawandel

Sowohl im Mobilitäts- wie auch im Gebäudebereich ist eine verstärkte Technologie- und Innovationsentwicklung zu beobachten. Fossile Heizsysteme werden immer effizienter und die relativen Emissionen im Mobilitätsbereich sinken. Anstelle von politisch motivierten Markteingriffen sollte die technologische Weiterentwicklung im Vordergrund stehen. Bei den Netzen ist zudem eine wachsende Konvergenz durch Verschmelzung unterschiedlicher Versorgungsnetze zu beobachten, die für die künftige Entwicklung von Bedeutung sein wird.

→ ¹⁰ IEA (2014). World Energy Outlook 2014.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: DIE VERSORGUNG DER SCHWEIZ MIT FOSSILEN TREIB- UND BRENNSTOFFEN ALS ZUVERLÄSSIGE ENERGIEQUELLEN MUSS AUCH FÜR DIE ZUKUNFT GESICHERT WERDEN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:

- ! Infrastrukturkapazitäten erhalten und weiterentwickeln**
Gerade vor dem Hintergrund der Energiestrategie 2050 ist es zentral, dass die Infrastrukturkapazitäten (Netze, Transport- und Lagerkapazitäten) erhalten und weiterentwickelt werden. Beide Energieträger nehmen in einer von unsteten erneuerbaren Energien geprägten Zukunft eine wichtige Rolle als Basisversorgung und Krisenvorsorge ein.
- ! Teilöffnung des Gasmarktes fortsetzen**
Die von der Industrie und der Gaswirtschaft gemeinsam begonnene schrittweise Marktöffnung muss fortgesetzt werden. Diese verbessert den Wettbewerb und trägt zu attraktiveren Angeboten für die Unternehmen bei. In der Gesetzgebung ist dem Subsidiaritätsprinzip weiterhin Rechnung zu tragen und Überregulierung ist zu vermeiden.
- ! Klimawandel international koordiniert bekämpfen**
Die Auswirkungen des Klimawandels stellen eine globale Herausforderung dar, die nur mit einem international koordinierten Vorgehen bewältigt werden kann. Die Bemühungen für eine international koordinierte Klimapolitik sind deshalb zu erhöhen, gleichzeitig müssen wirkungslose und für die Wirtschaft schädliche nationale Alleingänge gestoppt werden. Ziel-führender ist die Entwicklung eines globalen Zertifikatehandels.
- ! Lenkungsabgabe darf nicht zur Arbeitsplatzsteuer werden**
Eine allfällige Energielenkungsabgabe muss die Internalisierung externer Effekte zum Ziel haben und darf keinen fiskalischen Charakter annehmen. Die heutigen Subventionen müssen im Gegenzug komplett abgebaut und die Einnahmen vollständig und direkt zurückverteilt werden. Die neue Abgabe darf nicht zu einer Arbeitsplatzsteuer werden und sie ist international abgestimmt einzuführen. Zudem muss die bestehende fiskalische Belastung von Treibstoffen berücksichtigt werden.

Informations- und Kommunikationstechnologie



→ Platzierung der Schweiz im Global Information Technology Report 2015 des World Economic Forum (Kategorie Network Readiness).



91

Prozent der Schweizer Haushalte haben einen Internetzugang.

12

Millionen Mobilfunkanschlüsse gibt es in der Schweiz.

-28

Prozent betrug die Zahl der Festnetzanschlüsse zwischen 2004 und 2013.

52

Prozent der Unternehmen sind seit dem Jahr 2000 von der Fortune-500-Liste der grössten Firmen verschwunden. Dies auch, weil sie sich nicht rechtzeitig den Herausforderungen der Digitalisierung stellten.

Trend



→ Die Mitglieder von economiesuisse gehen davon aus, dass sich die Qualität der Telekommunikations- und ICT-Infrastruktur in den nächsten zehn Jahren tendenziell verbessert.

→ Liberalisierung ist eine Erfolgsgeschichte und muss weiterentwickelt werden

DIE INFRASTRUKTUREN FÜR DIE DIGITALE ZUKUNFT SIND HEUTE VORHANDEN UND WERDEN FORTLAUFEND ERNEUERT UND AUSGEBAUT. IN EINEM SO DYNAMISCHEN UMFELD IST DAS RISIKO VON FEHLEINGRIFFEN DURCH STARRE REGULIERUNGEN BESONDERS GROSS.

Ausgangslage: Digitalisierung durchdringt die gesamte Wirtschaft

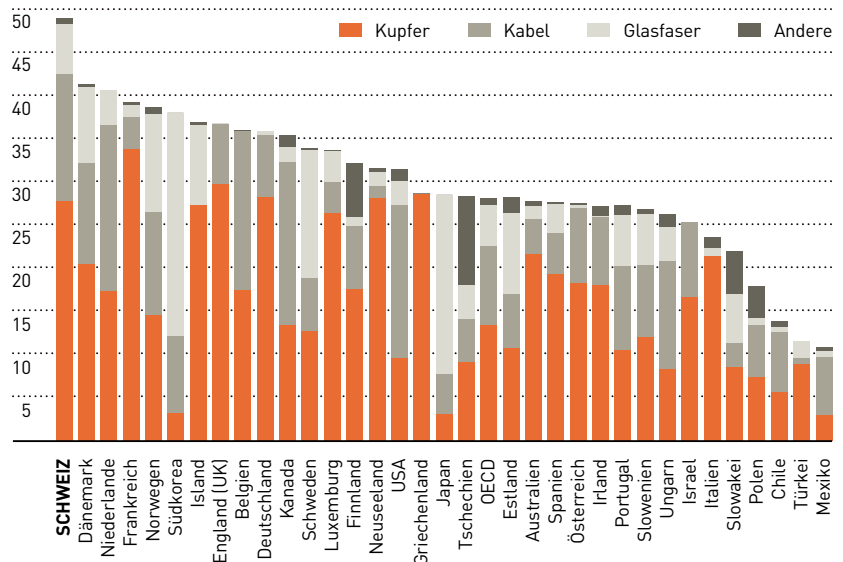
ICT-Technologien ermöglichen auch in der Industrie neue Geschäftsmodelle.

Informations- und Kommunikationstechnologien (ICT) gewinnen im alltäglichen Wirtschaftsleben weiter an Bedeutung. Die Digitalisierung durchdringt alle Branchen gleichermaßen. Sie bringt erhebliche Produktivitätssteigerungen, ermöglicht neue Geschäftsmodelle und stellt alte infrage. Unter dem Titel «Industrie 4.0» hält die ICT flächendeckend Einzug in die industrielle Produktion. Gemeint ist damit die Digitalisierung und Vernetzung der Produktion nicht nur innerhalb eines Unternehmens, sondern entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Verbreitung von schnellen Internetanschlüssen im internationalen Vergleich¹¹

Zahl der Anschlüsse pro 100 Einwohner, aufgeschlüsselt nach Technologien.

→ Die Schweiz ist klar die Nummer 1 bei der Verbreitung von Breitbandinternetanschlüssen.



Durch die wachsende Bedeutung der ICT-Infrastrukturen als Querschnittsdienste für andere Bereiche (beispielsweise Mobilitäts-, Elektrizitäts-, Gebäude- oder Medienbereich) steigen auch die Erwartungen an Verfügbarkeit und Sicherheit.

→ ¹¹ OECD (2015). Breitbandportal.

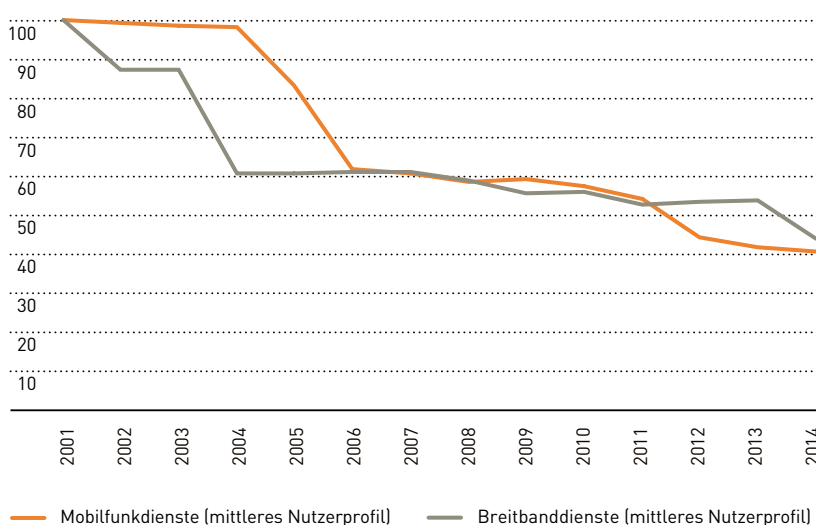
Internationale Anbieter bringen zusätzlichen Wettbewerbsdruck.

Mehr Markt und bessere Angebote dank Liberalisierung

Damit sich die Digitalisierung der Wirtschaft entfalten kann, braucht es leistungsfähige ICT-Infrastrukturen. Diese sind in der Schweiz im internationalen Vergleich in einem sehr guten Zustand. Beim Ausbau moderner Breitbandnetze kann eine hohe Investitionstätigkeit festgestellt werden, die auf die Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes und den Infrastrukturwettbewerb zurückzuführen ist. Dieser hat zu einem Technologieschub geführt, der im hochdynamischen Branchenumfeld weiter anhält. Die Preise sind im internationalen Vergleich zwar eher hoch, aber relativ zur hohen Qualität in einem angemessenen Verhältnis. Beim Angebot von Diensten herrscht eine grosse Wettbewerbsdynamik, die zusätzlich durch international agierende Internetdiensteanbieter wie Skype, WhatsApp, Youtube und Netflix angetrieben wird.

Preisentwicklung bei Mobilfunk- und Breitbanddiensten¹²
(Indexiert: 2001 = 100)

→ Mit der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes haben die Preise für Mobilfunk- und Breitbanddienste stark abgenommen.



Aufgrund des funktionierenden Wettbewerbs scheint die Beteiligung des Staates an der Swisscom nicht mehr zwingend. Zudem investiert die Swisscom verstärkt in neue innovative Märkte (zum Beispiel im Energie-, Gebäude- und Mobilitätsbereich). Statt mit zusätzlichen regulatorischen Eingriffen die Handlungsfelder der Swisscom zu beschränken, ist deshalb alternativ eine Privatisierung zu prüfen.

Herausforderung: Fernmeldegesetz mit Bedacht revidieren

Sicherheit, Datenschutz und Privatsphäre gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Die Dynamik im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien wird weiterhin sehr hoch bleiben. Dies erfordert laufend hohe Investitionen, etwa in den Ausbau der verfügbaren Internetbandbreiten über Festnetzanschlüsse und in neue Mobilfunktechnologien. Mit dem Internet der Dinge und der fortschreitenden Vernetzung und Digitalisierung stehen weitere wichtige Entwicklungsschritte an. Die Themen Sicherheit, Privatsphäre und Datenschutz gewinnen an Bedeutung und sind für das Vertrauen in die Entwicklung und den Erfolg der neuen Anwendungen essenziell.

→ ¹² BAKOM (2015). Statistiken Telekommunikation.

Die Schweiz ist diesbezüglich bislang gut aufgestellt und kann sich deshalb auch erfolgreich als attraktiver Data-Center-Standort im globalen Wettbewerb positionieren. Falsche Sicherheitsüberlegungen erhöhen dagegen auch die Risiken einer verstärkten Abschottung des Marktes und der Ausgrenzung von Marktteilnehmern (zum Beispiel in aktuellen Submissionsverfahren des Bundes).

Aus Sicht der Wirtschaft drängt sich keine grundlegende Systemanpassung auf.

Weiterentwicklung der Infrastrukturen entlang der Kundenbedürfnisse

Trotz hervorragender Infrastruktur und hoher Wettbewerbsdynamik will der Bundesrat das Fernmeldegesetz in zwei Phasen revidieren. Zuerst soll eine Vielzahl von kleineren Revisionsvorhaben umgesetzt werden. Aber auch ein Systemwechsel vom heutigen «Ex-post-Regime» (bei dem der Regulator nur subsidiär eingreifen darf) in ein neues «Ex-officio-Regime» (bei dem der Regulator von Amtes wegen eingreifen kann) steht zur Diskussion. In einer zweiten Phase will der Bundesrat grössere Themen wie die durchgehend technologieneutrale Regulierung des Netzzugangs, verbunden mit einem möglichen Wechsel auf ein «Ex-ante-Regime» (bei dem der Regulator von Amtes wegen eingreifen muss), den Ausbau der Zugangsregulierung oder die Neuausrichtung der Grundversorgung angehen.

Aus Sicht der Schweizer Wirtschaft drängt sich gegenwärtig keine grundlegende Systemanpassung auf. Die Infrastrukturen sind für die anstehenden Herausforderungen bereit, das Innovationstempo ist hoch und der Wettbewerb bei Diensten und Anschlüssen verschärft sich durch die wachsende Konkurrenz.

Wichtig wird sein, dass sich die Infrastruktur und die darauf erbrachten Dienstleistungen auch in Zukunft entlang der Kundenbedürfnisse weiterentwickeln können. Hierzu müssen bau- und umweltrechtliche sowie raumplanerische Fragen adressiert werden. Dazu gehört auch der Umstand, dass zwar alle Dienstleistungen – beispielsweise im Mobilfunkbereich – in Anspruch nehmen wollen, aber vielfach niemand die notwendigen Infrastrukturen in seiner Umgebung akzeptieren will («Not-in-my-backyard»-Problematik). Steigender Kostendruck und hohe Infrastrukturinvestitionen führen allerdings dazu, dass vermehrt auch «Sharing-Modelle» wie das Teilen von Antennenstandorten oder -frequenzen geprüft werden.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: EIN UMFELD ERHALTEN, WELCHES ES DER SCHWEIZ WEITERHIN ERLAUBT, TECHNOLOGISCH AN DER SPITZE ZU BLEIBEN UND DIE HERAUSFORDERUNGEN DER DIGITALISIERUNG ZU MEISTERN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:

-  **Investitionsfreundliche Rahmenbedingungen erhalten**
ICT- und Telekommunikationsinfrastrukturen erfordern innovations- und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen für deren bedarfsgerechte Weiterentwicklung als Basisinfrastruktur für die Digitalisierung der Wirtschaft. Starre Regulierungen in diesem hochdynamischen Markt wären der weiteren Digitalisierung der Schweizer Wirtschaft abträglich.
-  **Digitale Transformation braucht Wettbewerb**
Der Wettbewerb zwischen Infrastrukturen, Technologien und Diensten muss auch in Zukunft wirksam sein und zu einer guten Versorgung mit Infrastrukturen und Diensten führen. Die anhaltend hohe Investitions- und Wettbewerbsdynamik gibt grundsätzlich keinen Anlass für grundlegende Anpassungen der Rahmenbedingungen im Fernmeldemarkt. Dagegen ist die Entwicklung im Bereich der Glasfaseranschlüsse aufmerksam zu beobachten. Denn die Mitbewerber sind besorgt, die Swisscom könne ihre dominante Stellung namentlich auch auf die Glasfaserleitungen, welche in die bestehende Kabelkanalisation eingezogen werden, ausweiten.
-  **Um- und Ausbauten der Netze erleichtern**
Damit die Infrastruktur auf die sich verändernden Bedürfnisse angepasst werden kann (vor allem die wachsende Bandbreitennachfrage im Mobilfunk), muss der Um- und Ausbau der Netze in Zukunft erleichtert werden. Antennenbewilligungsverfahren müssen hierzu vereinfacht und die Strahlengrenzwerte auf EU-Niveau angeglichen werden.



Vorsicht bei der Netzneutralität

Ein offenes Internet ist als Basisinfrastruktur einer digitalen Wirtschaft zentral. Bezüglich einer expliziten Netzneutralitätsregulierung ruft die Wirtschaft zur Vorsicht auf. Das Risiko von Fehleingriffen mit entwicklungs- und innovationshemmender Wirkung ist aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik gross. Branchenlösungen sind deshalb klar zu bevorzugen.



Swisscom privatisieren

Aufgrund des funktionierenden Wettbewerbs scheint die Beteiligung des Staates an der Swisscom nicht mehr zwingend. Statt mit zusätzlichen regulatorischen Eingriffen die Handlungsfelder der Swisscom zu beschränken, muss die Diskussion über eine Privatisierung in Angriff genommen werden.



Sicherheit und Datenschutz: Wirtschaft einbeziehen

Aufgrund der wachsenden Bedeutung der ICT im gesamten Wirtschaftsprozess, werden auch die Themen Sicherheit, Privatsphäre und Datenschutz weiter an Bedeutung gewinnen. Sicherheit hat dabei den Charakter eines öffentlichen Gutes, erfordert aber das Know-how der Wirtschaft. Deshalb braucht es in diesem Bereich eine enge Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Verwaltung. Auf eine Verschärfung im Bereich Datenschutz und Privatsphäre ist im Sinne eines attraktiven Standorts und einer erfolgreichen Positionierung im globalen Wettbewerb zu verzichten.

Strasse



→ Platzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur im Global Competitiveness Report 2015/2016 des World Economic Forum.



84

Rappen gehen von jedem Liter Benzin als Abgaben an den Staat.

71 000

Kilometer lang ist das Schweizer Strassennetz. Über 50 000 Kilometer entfallen auf Gemeindestrassen.

21 500

Stunden Stau wurden 2014 auf dem Nationalstrassennetz gezählt.

578

Franken pro Kopf investieren wir jährlich in die Strasseninfrastruktur (2012).

Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen in einer Umfrage davon aus, dass sich die Qualität der Strasseninfrastruktur in den nächsten zehn Jahren weiter verschlechtert.

→ Das Rückgrat der Verkehrserschliessung unter Druck

DIE QUALITÄT DES SCHWEIZER STRASSENSYSTEMS VERSCHLECHTERT SICH. DERWEIL NIMMT DIE MOBILITÄT WEITER ZU. DIE BEREITSTELLUNG NACHFRAGEGERECHTER KAPAZITÄTEN WIRD ZUR GROSSEN HERAUSFORDERUNG, EBENSO DIE LANGFRISTIGE FINANZIERUNG.

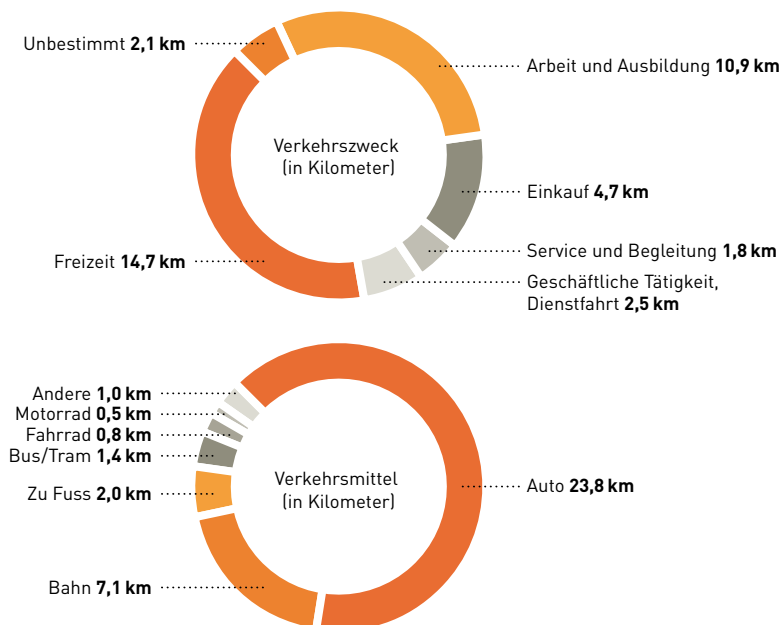
Ausgangslage: Mobilität wächst doppelt so rasch wie die Wirtschaft

Auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs findet auf der Strasse statt.

Die Strasse ist der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger der Schweiz. Rund 84 Prozent der Personen- und etwa 62 Prozent der Güterverkehrsleistung finden auf der Strasse statt.¹³ Die Strasseninfrastruktur ist das Rückgrat der flächendeckenden Verkehrserschliessung der Schweiz. Im Durchschnitt legt jeder Einwohner der Schweiz täglich eine Distanz von 37 Kilometern zurück, davon 24 Kilometer mit dem Auto.¹⁴ Zudem wird auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs, nämlich über 17 Prozent der Personenverkehrsleistung, auf der Strasse erbracht.¹⁵ Dabei spielt die Strasse im öffentlichen Verkehr insbesondere in den Städten (Tram und Bus) und den Randregionen (Postauto) eine wichtige Rolle.

Tagesdistanzen nach Verkehrszweck und -mittel¹⁶ Im Jahr 2010

→ Wir sind im Durchschnitt täglich 36,7 Kilometer unterwegs. Die meisten Kilometer legen wir in der Freizeit mit dem Auto zurück.



→ ¹³BFS (2014). Verkehrsleistung im Personenverkehr 1960–2013. BFS (Juli 2015). Verkehrsleistung im Güterverkehr 1950–2014.

→ ¹⁴BFS (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

→ ¹⁵BFS (2014). Verkehrsleistung im Personenverkehr.

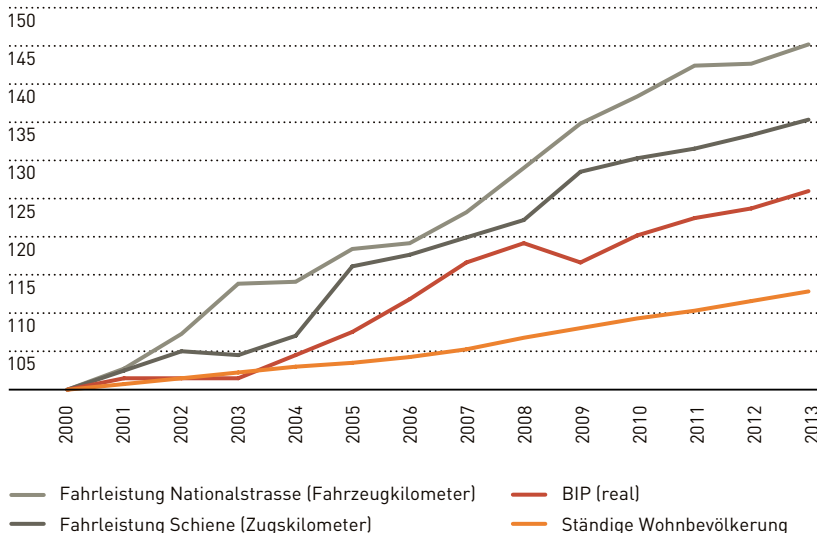
→ ¹⁶BFS (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.

Hohe volkswirtschaftliche Staukosten

In den letzten 15 Jahren hat die Mobilität auf Schweizer Strassen stark zugenommen und ist beispielsweise mehr als doppelt so schnell gewachsen wie die Wirtschaft. Das Verkehrswachstum konzentriert sich vor allem auf die Wirtschafts- und Bevölkerungszentren und die umliegenden Agglomerationen.

Verkehrswachstum im Vergleich¹⁷ (Indexiert: 2000 = 100)

→ Der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz hat seit 2000 um fast 50 Prozent zugenommen und wächst deutlich schneller als Bevölkerung und Wirtschaft.



Über 21000 Stautunden verursachen Kosten in Milliardenhöhe.

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten gelangt die Strasseninfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen – Stau und Wartezeiten gehören zum Alltag der Strassenbenutzer. Allein seit 2008 hat sich die Zahl der Stautunden verdoppelt. 2014 wurden über 21 000 Stautunden gemessen. Für Wirtschaft und Gesellschaft hat dies volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe zur Folge. Zudem leidet die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts, weil Zuverlässigkeit und Planbarkeit des Personen- und Gütertransports auf der Strasse stark beeinträchtigt sind.

Fonds soll Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur sichern

Mit der Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sollen die Finanzierung und die Weiterentwicklung der Strassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur für die Zukunft gesichert werden. Weil die Ausgaben für Weiterentwicklung, Betrieb und Unterhalt steigen und gleichzeitig die Einnahmen aus der Mineralölsteuer stagnieren, sollen Zusatzmittel von jährlich rund einer Milliarde Franken in Form höherer Steuern und Abgaben für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr erhoben werden.

→ ¹⁷ ASTRA (2015). Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014. BFS (2014). Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung. BFS (2015). Statistisches Lexikon der Schweiz.

Herausforderung: Funktionalität der Strassen sichern

Die Bereitstellung nachfragegerechter Strasseninfrastrukturen stellt angesichts des starken Mobilitätswachstums eine grosse Herausforderung für die Zukunft dar. Seit 1990 hat sich die Verkehrsleistung auf dem Nationalstrassennetz mehr als verdoppelt.¹⁸ Die starke Zunahme der Staustunden auf dem Nationalstrassennetz ist ein untrügliches Zeichen, dass die Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur des Bundes nicht mit dem Mobilitätswachstum Schritt halten kann. Diese Entwicklung hat sich auch im Kompetitivitätsranking des World Economic Forum niedergeschlagen. 2009 wies die Schweiz noch die weltweit zweitbeste Strasseninfrastruktur auf. Im jüngsten Ranking ist die Schweiz auf Platz 9 abgerutscht.¹⁹

Versorgung der Zentren mit Gütern wird immer schwieriger.

Es braucht grosse Anstrengungen, um die Funktionalität der Strasseninfrastruktur wieder auf internationales Spitzenniveau zu heben. Dazu ist ein gezielter und koordinierter Ausbau der National- und Hauptstrasseninfrastruktur ebenso notwendig wie der Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur. Insbesondere die Versorgung der Zentren mit Gütern stellt zunehmend eine Herausforderung dar, weil die Restriktionen für den Strassenverkehr in den Innenstädten zunehmen und Logistikstandorte durch die Siedlungsentwicklung in die Peripherie verdrängt werden.

Verursachergerechte Finanzierung wird zur Knacknuss

Angesichts des schwindenden Handlungsspielraums im Bundeshaushalt wird ein effizienter Einsatz der knappen Mittel noch wichtiger. Zudem gilt es, Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien zu Benzin und Diesel (beispielsweise Wasserstoff- oder Elektromotoren) künftig verursachergerecht an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.

Neben der infrastrukturellen Weiterentwicklung birgt auch die effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur Potenzial, um den Verkehr auf den Schweizer Strassen wieder fliessen zu lassen. Dazu muss die Verkehrsnachfrage, insbesondere im Güterverkehr, besser auf den 24-Stunden-Tag verteilt werden.

Neue Anbieter werden die Art der Mobilität grundlegend ändern.

Mobilität wird zur Tür-zu-Tür-Dienstleistung

Die technologische Entwicklung macht auch vor der Mobilität nicht halt. Unter dem Begriff «Mobility as a service» zeichnen sich Veränderungen ab, die die Art und Weise, wie Mobilität in Zukunft organisiert und konsumiert wird, grundlegend verändern werden. Selbstfahrende Fahrzeuge werden die Grenze zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zusehends verwischen. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs wird zur Erfüllung der eigenen Mobilitätsbedürfnisse immer weniger wichtig. Neue Mobilitätsanbieter werden die Organisation der individuellen Mobilität von Tür zu Tür für den Nutzer via App übernehmen und dabei eine grosse Menge an Verkehrsdaten gewinnen. Diese Entwicklungen verlangen nach neuen Instrumenten, um eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auch künftig sicherzustellen. Beispielsweise dann, wenn die Zahl der mit Elektromotoren betriebenen oder in Car-Sharing-Modellen benutzten Fahrzeuge auf Schweizer Strassen einen wesentlichen Teil des Fahrzeugbestands ausmachen.

→ ¹⁸ ASTRA (2014). *Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Jahresbericht 2014.*

→ ¹⁹ WEF (2015). *The Global Competitiveness Report 2014/2015.*

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: DIE FUNKTIONALITÄT DER STRASSENINFRASTRUKTUR MUSS DURCH GEZIELTE ENGPASSBESEITIGUNGEN SICHERGESTELLT WERDEN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:



Nationalstrassennetz rasch nach nachfragegerechten Prioritäten ausbauen

Die knappen Finanzmittel des Bundes müssen dorthin fliessen, wo sie am dringendsten gebraucht werden und am meisten Nutzen stiften. Investitionsentscheide müssen beschleunigt und auf Basis klarer Kosten- und Nutzenkriterien gefällt werden. Der dringendste Handlungsbedarf im Bereich der Strasseninfrastruktur konzentriert sich auf die rasch wachsenden Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren des Landes und deren Verbindungen untereinander. In Abstimmung mit der Nationalstrasseninfrastruktur muss auch das Strassennetz auf Kantons- und Gemeindeebene weiterentwickelt werden.



Bestehende Infrastrukturen effizienter nutzen

Bestehende Kapazitäten müssen im Tagesverlauf gleichmässiger ausgelastet werden. Der Schlüssel dazu sind nachfragegerechte Preise bei der Infrastrukturnutzung im Personen- und Güterverkehr, der verstärkte Einsatz von ICT-basierten Verkehrsmanagementsystemen sowie flexible Arbeits-, Kinderbetreuungs- und Ausbildungsstrukturen, um die Mobilitätsnachfrage während den kostentreibenden Verkehrsspitzen zu reduzieren.

Flexibilisierung der Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr

Daneben soll das Nachtfahrverbot für den Binnen- und Import-/Exportverkehr auf der Strasse flexibilisiert werden. Der Wechsel vom Nacht- auf ein Tagfahrverbot für den Transitgüterverkehr auf vordefinierten Korridoren wäre eine innovative Massnahme, um die bestehenden Kapazitäten effizienter auszulasten.

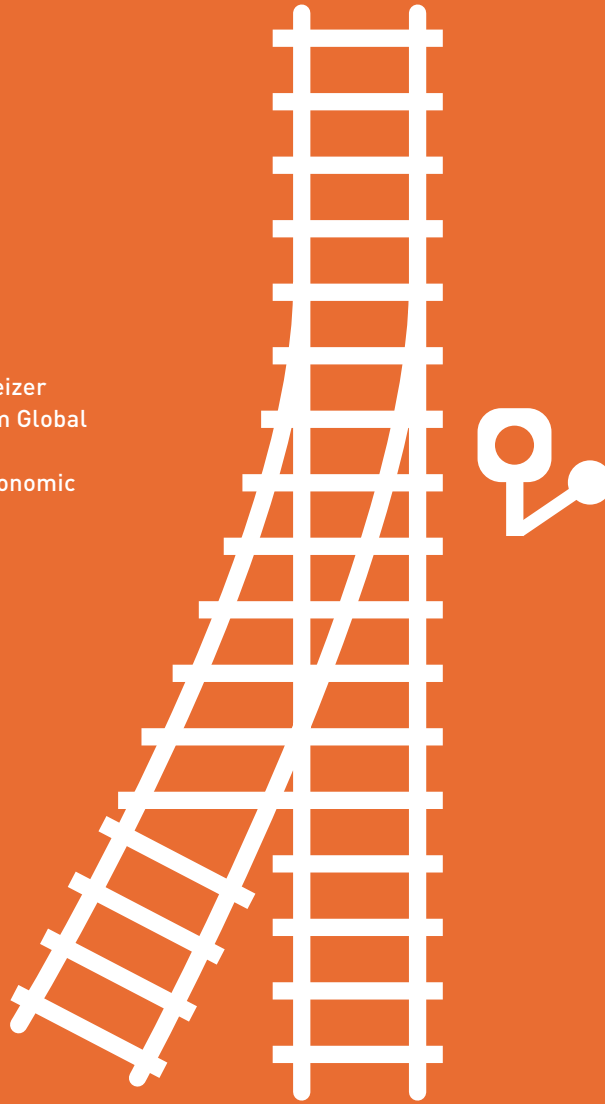
Finanzierung im Zeitalter der digitalen Mobilität gewährleisten

Der Bund muss sicherstellen, dass im Zeitalter selbstfahrender Elektrofahrzeuge die Finanzierung der Strasseninfrastruktur durch den Nutzer weiterhin gewährleistet ist (keine Trittbrettfahrer). Dazu braucht es einerseits eine gleichwertige Einbindung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb in die Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Andererseits muss im Rahmen eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricing ein transparentes Kosten- und Preisberechnungssystem auf Schiene und Strasse eingeführt werden, das eine verursachergerechte Abrechnung der Infrastrukturnutzung erlaubt. Wenn immer mehr private Mobilitätsanbieter Nutzer- und Verkehrsdaten erheben, braucht es zudem klare Rahmenbedingungen bezüglich Hoheit und Verwendungsrechte der gesammelten Daten.

Schiene



→ Platzierung der Schweizer Schieneninfrastruktur im Global Competitiveness Report 2015/2016 des World Economic Forum.



28 400

Bahnhöfe, Haltestellen und Stationen zählt das Schweizer Netz des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse.

49

Prozent der Kosten im öffentlichen Verkehr bezahlt der Nutzer. Die andere Hälfte übernimmt die öffentliche Hand beziehungsweise die Allgemeinheit.

8156

Millionen Franken haben Bund, Kantone und Gemeinden 2013 für den öffentlichen Verkehr aufgewendet.

72

Prozent der Transitgüter durchqueren die Schweiz auf der Schiene.

Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen in einer Umfrage davon aus, dass sich die Qualität der Schieneninfrastruktur in den nächsten zehn Jahren weiter verschlechtert.

→ Mehr Effizienz für den Schienenverkehr

DAS BAHNANGEBOT IN DER SCHWEIZ IST IM INTERNATIONALEN VERGLEICH SEHR GUT. DOCH DER ERFOLG HAT SEINEN PREIS: WEIL VERURSACHERGERECHTE PREISE FEHLEN, SIND DIE KOSTEN FÜR DIE ÖFFENTLICHE HAND HOCH. IN ZUKUNFT MUSS AUCH DER UNTERHALT EFFIZIENTER GESTALTET UND DIE BAHNINFRASTRUKTUR GEZIELT WEITERENTWICKELT WERDEN.

Ausgangslage: Gutes System mit hohen versteckten Kosten

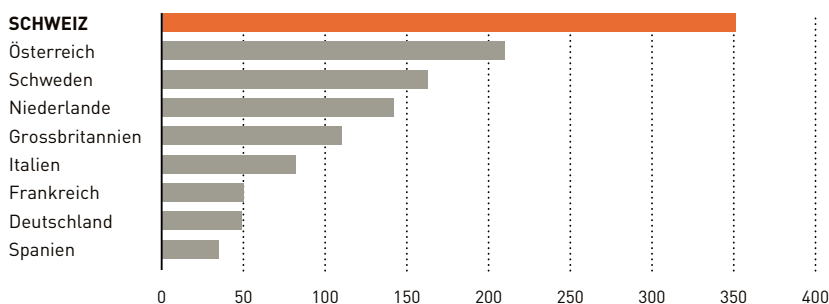
Im Personenverkehr hat die Bahn einen Marktanteil von 16 Prozent.

Die Schweiz verfügt über eines der besten Bahnangebote weltweit. Zusammen mit Japan kämpft die Schweiz regelmässig um den ersten Rang bezüglich der Qualität der Bahninfrastruktur. Im letzten Wettbewerbsranking des WEF erreichte die Schweiz Rang 2.²⁰ Die Verkehrszahlen im Schienenpersonenverkehr sind in den letzten Jahren stark gewachsen. Seit 2000 hat die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 54 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Die Verkehrsleistung auf dem gesamten Strassennetz hat im selben Zeitraum um 18 Prozent zugelegt.²¹ Bezogen auf die Verkehrsleistung hält die Bahn einen Marktanteil von 16 Prozent im Personenverkehr und von 38 Prozent im Güterverkehr. Mit jährlich 2288 zurückgelegten Bahnkilometern pro Kopf ist die Schweiz weltweit führend.²² Der Löwenanteil des Personen- und Güterverkehrs entfällt jedoch weiterhin auf die Strasse.

Das schweizerische Eisenbahnsystem ist sehr gut, aber auch sehr teuer. 2012 wurden im Schienenverkehr Infrastrukturinvestitionen von rund vier Milliarden Franken getätigt.²³ Im internationalen Vergleich gibt die Schweiz pro Kopf mit Abstand am meisten Geld für die Schieneninfrastruktur aus.²⁴

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern²⁵ Stand 2014 (in Euro)

→ Die Schweiz investiert mit Abstand am meisten in den Ausbau ihrer Bahnnetze.



→ ²⁰ WEF (2015). The Global Competitiveness Report 2014–2015.

→ ²¹ BFS (2014). Verkehrsleistung im Personenverkehr 1960–2013.

→ ²² Litra (2015). UIC Eisenbahnstatistik 2014.

→ ²³ Litra (2015). Verkehrszahlen. Ausgabe 2015.

→ ²⁴ Allianz pro Schiene (2015). Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen.

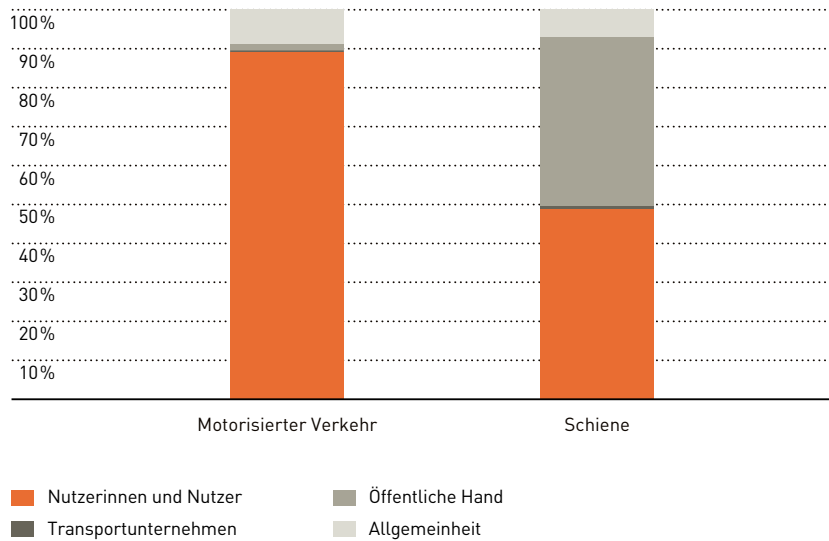
→ ²⁵ Allianz pro Schiene (2015) auf Basis von BMVI (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH.

Ein Grund liegt darin, dass die Finanzierung der Bahn nicht verursacher-gerecht funktioniert. Aktuell liegt der Kostendeckungsgrad nur bei knapp 50 Prozent. Das heisst: Der durchschnittliche Bahnnutzer bezahlt mit seinem Ticket faktisch nur die Hälfte der effektiven Kosten.²⁶ Die andere Hälfte muss der Steuerzahler berappen. Dies führt zu Fehlanreizen und einem Mehrkonsum an Mobilität im Personenverkehr. Denn subventionierte Bahnangebote setzen eine Kostenspirale von zusätzlicher Nachfrage und weiteren subventionierten Ausbauten in Gang, die langfristig nicht finanzierbar ist.

Verteilung der Kosten des Verkehrs (Strasse und Schiene)²⁷

Stand 2010

→ Die Bahnnutzerinnen und -nutzer bezahlen nur knapp die Hälfte der verursachten Kosten im Schienenverkehr.



Personenverkehr verdrängt den Güterverkehr

Gleichzeitig wird der Güterverkehr zunehmend aus dem Netz gedrängt. Exemplarisch lässt sich dies am Beispiel der neuen Alpentransversale (NEAT) zeigen. Diese wurde als zentrales Element der Verlagerungspolitik geplant und gebaut. Bei der Trassenplanung durch den neuen Lötschbergbasistunnel wurden ursprünglich 80 Trassen pro Tag für den Güterverkehr und 30 Trassen für den Personenverkehr eingeplant. Seit Eröffnung des Tunnels hat sich das Trassenverhältnis bereits massiv zugunsten des Personenverkehrs verschoben. Heute verkehren 60 Güterzüge und 50 Personenzüge durch den Tunnel.

Herausforderung: massive Verkehrszunahme

Im Schnitt ist nur jeder dritte Platz in einem Fernverkehrszug belegt.

Der Bund prognostiziert für den öffentlichen Verkehr (inklusive öffentlichem Verkehr auf der Strasse) eine Verkehrszunahme von 50 Prozent zwischen 2010 und 2030.²⁸ Das hohe Wachstum im Schienenverkehr hat zunehmende Kapazitätsengpässe am Morgen und Abend zur Folge. Leidtragender dieser Entwicklung ist der Schienengüterverkehr, der angesichts der immer knapper werdenden Kapazitäten unter quantitativ und qualitativ ungenügenden

→ ²⁶ BFS (2015). *Kosten und Finanzierung des Verkehrs. Jahr 2010. Die Gesamtkosten setzen sich zusammen aus Infrastrukturkosten, Verkehrsmittelkosten (Anschaffung, Betrieb, Unterhalt), Unfallkosten, Umwelt- und Gesundheitskosten.*

→ ²⁷ BFS (2015).

→ ²⁸ ARE (2012). *Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven.*

Trassen leidet und dadurch an Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Strasse einbüsst. Abseits der morgendlichen und abendlichen Rushhour liegen hingegen grosse Kapazitäten brach. Das zeigt sich in den tiefen durchschnittlichen Auslastungsgrade der Züge. Im Fernverkehr sind im Tagesschnitt nur 31 Prozent der Plätze belegt, im Regionalverkehr sogar nur 22,5 Prozent.²⁹

Der Unterhalt muss effizienter werden.

Die Glättung der Verkehrsspitzen ist die zentrale Aufgabe

In diesem Lichte stellt die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Angebots im Schienenverkehr eine enorme (finanzielle) Herausforderung dar. Die Ausbaukosten lassen sich künftig nur reduzieren, wenn es uns gelingt, die Verkehrsspitzen zu glätten. Gleichzeitig darf der Unterhalt nicht vernachlässigt werden. Weil immer mehr, immer schwerere und rasch beschleunigende Personenzüge das Netz befahren, wird dieses sehr stark beansprucht. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastrukturen sind daher in den letzten Jahren stark angestiegen. Der jüngste Netzzustandsbericht der SBB geht von einem Nachholbedarf beim Unterhalt von 2,5 Milliarden Franken aus.³⁰ Trotz der 2014 vom Volk angenommenen FABI-Vorlage, die Unterhalt und Weiterentwicklung der Infrastruktur neu und verbindlich regelt, ist der Ruf nach weiteren Bundeszuschüssen ins Schienenverkehrssystem nicht verhallt. Dabei sollte es künftig vielmehr darum gehen, das Verursacherprinzip in der Bahnfinanzierung zu stärken, den Infrastrukturunterhalt effizienter zu gestalten und ein kundenorientiertes Infrastrukturmanagement zu fördern.

2017 müssen die Weichen im Personenverkehr neu gestellt werden.

Mehr Produktivität durch mehr Wettbewerb

Im Jahr 2017 läuft die Konzession der SBB im Fernverkehr aus. Dann gilt es, die Weichen neu zu stellen und die Organisation der Bahninfrastruktur auf mehr Wettbewerb auszurichten. Ein funktionierender Wettbewerb auf dem Schienennetz setzt einen diskriminierungsfreien Netzzugang und marktgerechte Rahmenbedingungen voraus. Eine allfällige Liberalisierung des Personenverkehrs betrifft daher auch die Frage der institutionellen Trennung zwischen Netz und Betreiber.

Im Güterverkehr gilt der freie Markt bereits seit 1999. Allerdings kann sich der Wettbewerb nicht entfalten, weil die Anbieter keine gleich langen Spiesse haben. Die SBB Cargo verfügt als Teil des SBB-Konzerns einerseits über Wettbewerbsvorteile, weil keine institutionelle Trennung zwischen Netz und Betreiber herrscht. Andererseits verfügt die Güterverkehrssparte der SBB über zu wenig unternehmerische Freiheit, um die Interessen des Güterverkehrs konzernintern gegen den Personenverkehr durchzusetzen und marktorientiert aufzutreten. Dies verhindert Wettbewerb und damit eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene.

→ ²⁹ SBB (2015). Die SBB in Zahlen und Fakten. 2014.

→ ³⁰ SBB (2015). Netzzustandsbericht 2014.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: MEHR EFFIZIENZ IM PERSONENVERKEHR UND EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEREN SCHIENENGÜTERVERKEHR. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:

- 
Kapazitäten nach klaren Prioritäten ausbauen
 Investitionen in die Weiterentwicklung des Schienenangebots müssen dort getätigt werden, wo die Kapazitätsengpässe am dringlichsten sind und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Investitionen am besten ist. Dabei müssen die Bedürfnisse des Personen- und Güterverkehrs in den bestehenden Planungsgremien von Bund und Kantonen gleichermassen berücksichtigt werden.

- 
Effizienz statt immer mehr Ausbau
 Um die Ausbaukosten zu senken, müssen in erster Linie die bestehenden Kapazitäten besser ausgelastet werden. Dazu braucht es attraktive Tarifoptionen abseits der Spitzenzeiten. Daneben sind auch Schulen, Universitäten und Unternehmen gefordert, ihren Beitrag zu flexibleren Arbeits- und Ausbildungszeitmodellen zu leisten.

- 
Verursachergerechtere Finanzierung des Schienenverkehrssystems
 Mittels eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricing soll das Verursacherprinzip in der Verkehrsfinanzierung, insbesondere im Schienenverkehr, gestärkt und der Kostendeckungsgrad des Bahnangebots erhöht werden, ohne die Mobilität des Arbeitsmarktes zu gefährden.



Einfachheit und Transparenz

Die Kundenfreundlichkeit im öffentlichen Verkehr muss erhöht werden. Das Billett- und Trassenpreissystem muss dazu einfach und transparent sein und die technischen Möglichkeiten zur vereinfachten Abrechnung, die die ICT zum Beispiel über Apps bietet, nutzen.



Anreize für mehr Produktivität im Schienenverkehr setzen

Der Schienenverkehr muss konkurrenzfähiger werden. Dazu braucht es mehr Wettbewerb. Im Personenverkehr sind Ausschreibungen ein wirksames Wettbewerbselement für Effizienzsteigerungen. Die institutionelle Trennung zwischen Netz und Betreiber ist anzustreben, wenn der Wettbewerb Effizienzgewinne mit sich bringt, die eventuelle Regulierungskosten überschreiten. Im Güterverkehr soll die Wettbewerbsintensität über die Verselbstständigung der SBB Cargo und die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs erhöht werden. Zudem müssen der Infrastrukturbetreiberin Anreize für Kostensenkungen gesetzt werden.



Grundversorgung effizient erbringen

Angebote des öffentlichen Verkehrs, die Grundversorgungscharakter haben, sollen so effizient wie möglich erbracht werden und an keinen spezifischen Verkehrsträger gebunden sein (Stichwort: Bus statt Bahn).

Luftfahrt



→ Platzierung der Schweizer Luftfahrtinfrastruktur im Global Competitiveness Report 2015/2016 des World Economic Forum.



47,5

Millionen Passagiere wurden 2014 an Schweizer Flughäfen verzeichnet.

2

Prozent beträgt der Anteil der Luftfahrt am weltweiten Verbrauch von fossilen Energien.

2/3

hat die lärmbelastete Fläche rund um den Flughafen Zürich in den letzten 20 Jahren abgenommen – trotz steigender Flugbewegungen.

1/3

der ausländischen Touristen erreichen die Schweiz mit dem Flugzeug.



Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen in einer Umfrage davon aus, dass die Qualität der Luftfahrtinfrastruktur in den nächsten zehn Jahren tendenziell gleich bleibt.

→ Schweizer Luftfahrt in turbulentem Umfeld unterwegs

DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER SCHWEIZER LUFTFAHRT MUSS GESTÄRKT WERDEN, UM DIE INTERKONTINENTALE ANBINDUNG NICHT ZU GEFÄHRDEN UND DIE STEIGENDE NACHFRAGE AUCH IN ZUKUNFT ZU BEWÄLTIGEN. DESHALB MÜSSEN SICH DIE FLUGHÄFEN NACHFRAGEGERECHT WEITERENTWICKELN KÖNNEN.

Ausgangslage: Landesflughäfen und Fluggesellschaften garantieren weltweite Anbindung

Heute sind mehr als 190 Destinationen direkt mit der Schweiz verbunden.

Für die Schweiz als Binnenland mit einer stark international ausgerichteten Wirtschaft stellen die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse die «Tore zur Welt» dar. Die Flughäfen bieten als Infrastrukturen von nationaler Bedeutung die essenzielle Basis, damit Fluggesellschaften, gemeinsam mit den flugnahen Betrieben, die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Absatz- und Beschaffungsmärkte sicherstellen können. Die Landesflughäfen werden durch ein Netz von Regionalflughäfen ergänzt. In einer durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in Auftrag gegebenen Studie wurde die Vielfalt und die Qualität des Luftverkehrsangebots als hoch eingeschätzt.³¹ Heute sind mehr als 190 europäische und interkontinentale Destinationen auf dem Luftweg direkt mit der Schweiz verbunden.

Direkte Luftverkehrsanbindung als wichtiger Standortfaktor

Im internationalen Vergleich hat die Schweiz im Verhältnis zur Bevölkerungszahl ein hohes Passagieraufkommen. Die Schweiz ist als Standort einer Vielzahl von international tätigen Unternehmen und als Tourismusland ein attraktives Ziel für Geschäfts- und Privatreisen. Bei der Standortwahl internationaler Unternehmen ist die gute Luftverkehrsanbindung an die wichtigsten Zentren der Welt ein massgebendes Entscheidungskriterium. Auch für die Exportwirtschaft ist der Flugverkehr unentbehrlich. Gemessen am Wert werden mehr als ein Drittel der Schweizer Exporte mit Luftfracht transportiert. Neben dem Linienverkehr ist auch die Geschäftsflierei (Business Aviation) für den Standort Schweiz von grosser Bedeutung.

Die Zahl der Passagiere steigt, obwohl die Zahl der Flugbewegungen stagniert.

Der Flughafen Zürich ist dabei das wichtigste Drehkreuz. Dank Umsteigepassagieren wird ein grosses Angebot an volkswirtschaftlich bedeutsamen direkten Langstreckenverbindungen für Passagiere und Fracht ermöglicht. Die Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse bieten eine Vielzahl von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen an. Gemäss Prognose wächst die Nachfrage nach Flugreisen in der Schweiz stetig. Die Zahl der Flugbewegungen jedoch stagniert, was bedeutet, dass heute mehr Passagiere mit der gleichen Anzahl Flügen transportiert werden.³²

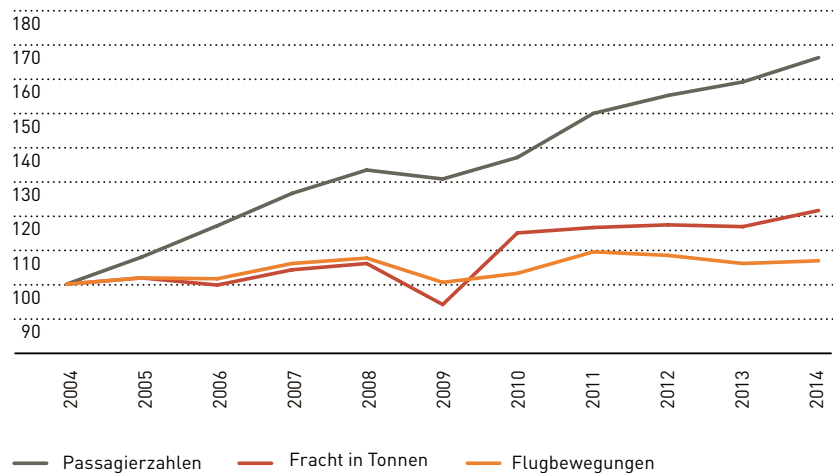
→ ³¹ Intraplan (2015) Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs.

→ ³² Intraplan (2015).

Entwicklung der Passagier- und Frachtzahlen sowie der Flugbewegungen an den Landesflughäfen³³

2004 bis 2014
(Indexiert: 2004 = 100)

→ Die Landesflughäfen wickeln immer mehr Passagier- und Frachtverkehr ab, und dies bei konstanter Anzahl Flugbewegungen.



Herausforderung: Angebot hält nicht mit der Nachfrage Schritt

Die Nachfrage nach Flugverkehrsdienstleistungen wird auch in der Schweiz weiter zunehmen. Im Gegensatz zu Konkurrenzstandorten wird das Luftfahrtssystem Schweiz aber nicht mehr in der Lage sein, diese adäquat zu bewältigen. Damit sind negative volkswirtschaftliche Effekte verbunden.³⁴ Die Kapazitäten der Flughäfen Zürich und Genf lassen sich aufgrund von politischen Einschränkungen nicht mehr nachfragegerecht entwickeln. In den Spitzenzeiten stossen diese Flughäfen durch die eingeschränkten Betriebsbedingungen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Dadurch verschlechtert sich die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Hub-Flughäfen, da an diesen Standorten Massnahmen zur Kapazitätssteigerung bereits umgesetzt wurden oder in Planung sind.

Der Flughafen Zürich ist bezüglich Betriebszeiten besonders stark eingeschränkt.

Zusätzlich kommen betriebliche Restriktionen dazu. So ist der Flughafen Zürich im Gegensatz zu vergleichbaren europäischen Hubs bezüglich Betriebszeiten der am stärksten eingeschränkte Drehkreuzflughafen. Insbesondere zu Tagesrandzeiten, die für einen wirtschaftlich erfolgreichen Drehkreuzbetrieb essenziell sind, mangelt es an Zeitfenstern für Starts und Landungen. In Zürich drückt sich dies in der zunehmenden Anzahl von Verspätungen aus. Auch am Flughafen Genf sind die Kapazitäten zu Spitzenzeiten zusehends ausgeschöpft.

Siedlungen rücken immer näher an die Flughäfen heran.

Hohe Kosten gefährden Wettbewerbsfähigkeit

Daneben drücken die fiskalischen Rahmenbedingungen auf die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Flughäfen und Fluggesellschaften tragen hierzulande, im Gegensatz zu ausländischen Luftfahrtstandorten, fast alle hoheitlichen Sicherheitskosten selbst. Auch bezüglich Lärmabgaben wird die Schweizer Luftfahrt im Vergleich zum Ausland stark zur Kasse gebeten, insbesondere in Zürich. Die Problematik hoher Lärmschädigungen und weiterer Betriebseinschränkungen wird dadurch verstärkt, dass die Siedlungsfläche immer näher an die Flughäfen heranwächst und mit den Entwicklungsbedürfnissen der Flughäfen kollidiert.

→ ³³ SIAA (2015). Verkehrszahlen Schweizer Landesflughäfen.
→ ³⁴ Intraplan (2015).

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: DIE QUALITATIV HOCHWERTIGE LUFTFAHRTANBINDUNG DER SCHWEIZ AUCH IN ZUKUNFT SICHERSTELLEN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:



Weiterentwicklung möglich machen

Die Schweizer Luftfahrt muss sich auch in Zukunft entlang der Nachfrage weiterentwickeln können – dazu zählen sowohl die Infrastruktur als auch die betrieblichen Rahmenbedingungen. Um zukünftige Nutzungskonflikte zu vermeiden, müssen die raumplanerischen Grundlagen bereits frühzeitig im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geschaffen werden. Dazu sind klar definierte, auf Prognosen basierende Leistungsaufträge aufzunehmen. Um die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten nicht noch weiter zu reduzieren, sind die geltenden Betriebszeiten zudem zwingend zu erhalten.



Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz stärken

Die Luftfahrt ist international ausgerichtet. Deshalb dürfen die Schweizer Rahmenbedingungen nicht strenger ausfallen als im Ausland. Grundsätzlich soll sich die Lärmregulierung deshalb an den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (Balanced Approach) orientieren. Ferner muss die Luftfahrt von sachfremden Kosten entlastet werden. Dazu zählen beispielsweise die hoheitlichen Sicherheitskosten. Hier muss sich die öffentliche Hand stärker beteiligen.



Bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU erhalten

Das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU ist eine wichtige Voraussetzung, um die direkte Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Metropolen der Welt sicherzustellen. Dieses muss deshalb zwingend beibehalten werden.



Landseitige Erreichbarkeit sicherstellen

Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem braucht eine gute nationale und grenzüberschreitende Erreichbarkeit der Flughäfen auf Strasse und Schiene (Stichwort: «Seamless Travelling»).

Schifffahrt



→ Platzierung der Schweizer Hafeninfrasturktur im Global Competitiveness Report 2015/2016 des World Economic Forum.



5 980 000

Tonnen Güter wurden 2014 in den Schweizer Rheinhäfen umgeschlagen.

195

Rheinschiffe fuhren 2014 unter Schweizer Flagge.

58,5

Prozent der Güter an den Schweizer Rheinhäfen werden per Bahn angeliefert oder abtransportiert.

Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen in einer Umfrage davon aus, dass die Qualität der Schifffahrtinfrastruktur in den nächsten zehn Jahren tendenziell gleich bleibt.

→ Die Kapazitäten der Rheinschifffahrt geraten an ihre Grenzen

DIE WEITERENTWICKLUNG DER HAFENINFRASTRUKTUREN IST DRINGEND NOTWENDIG, STEHT ABER IN KONKURRENZ ZUR SIEDLUNGSENTWICKLUNG. UM DIE VERSORGENSINFRASTRUKTUR VON NATIONALER BEDEUTUNG ZU SICHERN, MUSS DER BUND EINE AKTIVERE ROLLE IN DER PLANUNG ÜBERNEHMEN.

Ausgangslage: Ein Hafen für die ganze Schweiz

Jeder dritte Liter Benzin, Diesel oder Heizöl kommt per Schiff in die Schweiz.

Die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel sind eine Logistikinfrastruktur von nationaler Bedeutung. An drei Standorten, in Basel-Kleinhüningen, in Birsfelden und am Auhafen Muttenz, wird ein bedeutender Teil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs abgewickelt. Rund zehn Prozent der mengenmässigen Importe erreichen die Schweiz auf dem Wasserweg.³⁵ Mehr als zwei Drittel der Güter sind nicht für die Nordwestschweiz bestimmt, sondern finden den Weg in die ganze Schweiz. Erdöl und Mineralölzeugnisse machten 2014 rund 42 Prozent der Importe über den Rhein aus.³⁶ Jeder dritte Liter Benzin, Diesel oder Heizöl kommt mit dem Schiff in die Schweiz.³⁷ Nach der Schliessung der Erdölraffinerie Collombey dürfte die Einfuhr von verarbeiteten Mineralölprodukten per Binnenschiff noch zunehmen. Weitere wichtige Güterkategorien, die in den Rheinhäfen umgeschlagen werden, sind Steine und Erden, Metalle, Maschinen, chemische Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel.

Containerverkehr nimmt stetig zu

Im internationalen Handel werden immer mehr Stückgüter in Containern transportiert. Diese weltweit standardisierten Transportbehälter haben die Transportkosten erheblich reduziert und die Produktivität der intermodalen Logistikkette stark erhöht. Auch bei den Rheinhäfen macht sich ein stetiges Wachstum des Containerumschlags bemerkbar. Zwischen 2000 und 2014 ist der Containerumschlag jährlich um etwa 3,7 Prozent gewachsen. 2014 wurden 123494 Containereinheiten abgewickelt – so viele wie nie zuvor. Zum Vergleich: 2000 waren es noch knapp 75000 Container, die via Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen importiert beziehungsweise exportiert wurden.

→ ³⁵ EZV (2015). Aussenhandel nach Verkehrszweigen.

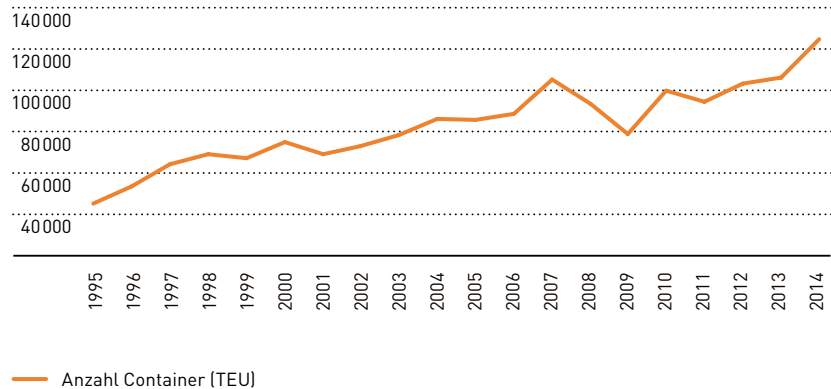
→ ³⁶ Schweizerische Rheinhäfen (2015a). Jahresbericht 2014.

→ ³⁷ Schweizerische Rheinhäfen (2015b). Webseite.

Entwicklung des Containerumschlags in den Schweizerischen Rheinhäfen³⁸

1995 bis 2014

→ Der Containerumschlag ist in den letzten 20 Jahren jährlich im Durchschnitt um 5,5 Prozent gewachsen.



Herausforderung: Verkehr nimmt weiter zu

In den kommenden Jahren zeichnen sich zunehmend infrastrukturelle Kapazitätsengpässe in den Rheinhäfen ab. Die bestehenden wasser- und landseitigen Umschlagskapazitäten reichen nicht aus, um das prognostizierte Wachstum im Container- und Mineralölverkehr zu bewältigen. Der Bund rechnet mit einem weiteren Containerwachstum von einem bis zwei Prozentpunkten über dem BIP-Wachstum. Dies ist einerseits auf den fortschreitenden Trend zum Container-Güterverkehr zurückzuführen. Andererseits verfolgen die Nordseehäfen die Absicht, den Hinterlandverkehr vermehrt über die Bahn und Binnenschiffe abzuwickeln.

Die Siedlungsgebiete wachsen immer näher an die Häfen heran.

Rheinhäfen können sich kaum mehr entwickeln

Die Schweizerischen Rheinhäfen stehen jedoch in zwei von drei Arealen – Basel-Kleinhüningen und Birsfelden – unter hohem Siedlungsdruck. Das Siedlungsgebiet ist im Laufe der Jahre immer näher an die ehemals ausserhalb der Städte gelegenen Hafengebiete herangewachsen. Die Ziele der Stadtentwicklung stehen in einem unmittelbaren Spannungsfeld mit den Bedürfnissen des Hafens, sich als Logistikinfrastruktur von nationaler Bedeutung weiterzuentwickeln. Denn die Hafensareale direkt am Rhein sind potenziell attraktive Wohn-, Dienstleistungs- und Freizeitstandorte. Gleichzeitig sind Flächenerweiterungen in Basel-Kleinhüningen nur noch im sogenannten Areal Basel Nord realisierbar. Ersatzstandorte sind allenfalls im benachbarten Ausland zu finden.

Internationale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger

Eine weitere Herausforderung ist der stärkere Einbezug der Binnenschifffahrt und der Hafenwirtschaft in eine intermodale und internationale Verkehrsplanung. Die internationalen Logistikketten sind heute multimodal zwischen Wasser, Strasse, Schiene und Luft organisiert und ein effizientes Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere an den Schnittstellen des Güterumschlags, ist zentral, damit die Kosten der Transporte für die verladenden Unternehmen optimiert werden können.

→ ³⁸ Schweizer Rheinhäfen (2015). Containerumschlag 1980–2014.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: DIE UMSCHLAGS-KAPAZITÄTEN AM LOGISTIKSTANDORT BASEL MÜSSEN SICH ENTLANG DER NACHFRAGE WEITERENTWICKELN KÖNNEN. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:

-  **Notwendige Umschlagskapazitäten bereitstellen**
Am Logistikstandort Basel braucht es eine Erweiterung der Kapazitäten für den Containerumschlag. Dazu sollen alle Möglichkeiten zur besseren Ausschöpfung der bestehenden Umschlagsinfrastrukturen überprüft und ausgenutzt werden. Mittelfristig ist der Bau eines effizienten trimodalen Terminals unausweichlich und muss in enger Abstimmung mit der Weiterentwicklung des Strassen- und Schienennetzes erfolgen. Mit der Mitfinanzierung der strassenseitigen Anbindung der Hafeninfrastrukturen über die Agglomerationsprojekte soll der Bund die intermodale Vernetzung der Transportkette gewährleisten.
-  **Bedürfnisse des Hafens in der Raumplanung sichern**
Die städtebauliche Entwicklung darf die Funktion und Entwicklung des Hafens als Infrastruktur von nationaler Bedeutung nicht gefährden. Die bestehenden Logistikflächen in Basel-Stadt und Basel-Landschaft müssen durch eine übergeordnete Planung raumplanerisch gesichert werden.
-  **Der Bund muss sich stärker einbringen**
Es braucht eine enge Koordination der nationalen Interessen des Bundes mit den Eigentümerkantonen, um den Handlungsspielraum für die langfristige Weiterentwicklung der Häfen zu sichern. Der Bund soll sich aktiv an der Entwicklung und Finanzierung beteiligen.

Post



3/4

der adressierten Briefe unterstehen dem Monopol und dürfen nur von der Post transportiert werden.

99

Prozent beträgt der Marktanteil der Schweizerischen Post im gesamten Briefbereich.

7,2

Prozent wuchs der Online- und Versandhandel in der Schweiz im Jahr 2014.

400

Briefe erhalten Herr und Frau Schweizer pro Jahr. Damit gehört die Schweiz nach wie vor zu den Ländern mit der höchsten Pro-Kopf-Sendungsmenge.

Trend



→ Die Mitglieder von *economiesuisse* gehen davon aus, dass sich die Qualität der Postversorgung in den nächsten zehn Jahren tendenziell verschlechtert.

→ Mehr Wettbewerb für einen starken Postmarkt

DER SCHWEIZER POSTMARKT BEFINDET SICH IM WANDEL. DAMIT GESCHÄFTSKUNDEN UND PRIVATE AUCH IN ZUKUNFT VON EINEM GUTEN ANGEBOT UND ATTRAKTIVEN PREISEN PROFITIEREN, BRAUCHT ES MEHR WETTBEWERB UND GLEICH LANGE SPIESSE FÜR PRIVATE POSTDIENSTLEISTER.

Ausgangslage: Briefmonopol ist ein Einzelfall in Europa

Trotz rückläufiger Sendevolumen bei den klassischen Briefen und eines sich wandelnden Umfelds bleibt die Schweiz als Land für Postdienstleister weiterhin attraktiv.³⁹ Eine hohe Bevölkerungsdichte, grosse Sendungsmengen pro Kopf und viele Massensendungen bieten eine optimale Grundlage für rentable Postdienstleistungen. Während im traditionellen Briefmarkt Umsatz und Volumen jährlich leicht zurückgehen, nimmt das Segment der Direktzustellungen weiter zu. Der Boom im Paketmarkt hält zudem dank Onlineshopping an. Die klassischen Poststellen werden aber zusehends durch Agentur- und Hausservicelösungen ersetzt, gleichzeitig sind technologische Innovationen auf dem Vormarsch und die Angebote passen sich den neuen Kundenbedürfnissen an.

Stand der Postmarktöffnung in Europa

Stand 2015

→ Die Schweiz stellt mit ihrem Restmonopol auf Briefe bis 50 Gramm einen Sonderfall in Europa dar.

- Staatliches Briefmonopol
- Regierung hat Liberalisierung beantragt
- Volle Marktöffnung



Die Schweizer Post hat im Briefmarkt nach wie vor einen Marktanteil von nahezu 99 Prozent.

Mit ihrem staatlichen Postmonopol auf Briefe bis 50 Gramm stellt die Schweiz in Europa ein Einzelfall dar. Der europäische Postmarkt ist seit 2013 vollständig geöffnet. Während der Wettbewerb im liberalisierten Paketbereich gut funktioniert – private Postdienstleister erzielen hier

→ ³⁹ PostCom (2014). Jahresbericht PostCom 2014.

rund 20 Prozent Marktanteil und bieten zahlreiche innovative Angebote –, ist im Schweizer Briefmarkt infolge des Monopols wenig Bewegung zu spüren. Bei Umsatz und Volumen hält die Schweizerische Post im Briefmarkt nach wie vor einen Marktanteil von nahezu 99 Prozent.

Zuverlässig, aber zu teuer

Schweizerinnen und Schweizer erhalten ihre Briefe und Pakete äusserst pünktlich und zuverlässig.⁴¹ Ein Blick ins Ausland zeigt jedoch: Während die Schweiz im nicht monopolgeschützten Bereich konkurrenzfähige Preise aufweist, zählt die Schweizerische Post bei Briefen bis 20 Gramm zu den teuersten Anbieterinnen in Europa. In diesen Monopolbereich fallen rund die Hälfte aller Sendungen und 75 Prozent der adressierten Briefe. Insgesamt erzielt der Postkonzern deutlich höhere Margen als die früheren Monopolisten in vergleichbaren Referenzländern.⁴² Den grössten Teil der Gewinne aus der Zustellung erzielt die Post in der Grundversorgung, die im Mittelland äusserst lukrativ ist. Mit diesen Überschüssen kann sie auch die weniger rentable Zustellung in den Randregionen problemlos ausgleichen.

Herausforderung: Hohe Hürden für private Anbieter senken

Das Restmonopol stellt für private Anbieter die entscheidende Markteintrittshürde dar.

Die Postmärkte befinden sich weltweit im Umbruch. Zu den wichtigsten Trends gehört insbesondere die sinkende Zahl an Briefen. Dies betrifft das Segment der Transaktionspost (insbesondere Rechnungen). Direktzustellungen wie Produktinformationen, Kataloge und Magazine bleiben dagegen seit Jahren stabil und legen teilweise sogar zu. Für private Postdienstleister in der Schweiz stellt das Restmonopol für Briefe bis 50 Gramm eine zentrale Markteintrittsbarriere dar. Nur rund ein Viertel der adressierten Briefe befindet sich im freien Wettbewerb. Für alternative Anbieter ist es deutlich schwieriger, sich zu etablieren. Denn im Gegensatz zur Post können sie keine Skalen- und Verbundeffekte erzielen. Das Monopol verunmöglicht den privaten Anbietern auch Angebote aus einer Hand anzubieten, was von vielen Privat- und Geschäftskunden gewünscht wird.

Herausforderungen stellen sich auch im Infrastrukturbereich: Elektronisch zugängliche Auslieferungseinrichtungen wie zum Beispiel Paketstationen erfordern neue Wege für die Sicherstellung der Interoperabilität, damit Empfänger an ihrer Adresse von allen Dienstleistern Sendungen entgegennehmen können.

Postgesetz in Richtung mehr Wettbewerb weiterentwickeln

2016 wird das Postgesetz evaluiert. Aus Sicht der Wirtschaft gilt es, die neue Legislaturperiode zu nutzen, um die Rahmenbedingungen für einen wirksamen Wettbewerb zu verbessern. Ein zentrales Thema ist neben dem Zugang zu Teilleistungen und Infrastrukturen der Post auch die Überwachung des Quersubventionierungsverbots und die Grundversorgung. Die Schweizerische Post schürt hier gezielt die Angst vor einer Verschlechterung, um Marktöffnungen zu blockieren. Die Liberalisierung in Europa zeigt jedoch, dass ein Monopol im Briefbereich für einen funktionierenden Postmarkt und die ausgezeichnete Versorgung mit Postdienstleistungen nicht notwendig ist. Anstelle der ursprünglich prognostizierten Defizite haben die meisten Postunternehmen – darunter auch die Schweizerische Post – im Grundversorgungsbereich deutliche Überschüsse erwirtschaftet.

→ ⁴¹ PostCom (2014). Jahresbericht PostCom 2014.

→ ⁴² BAKOM (2015). Evaluationsbericht 2015.

→ Forderungen der Wirtschaft für die neue Legislatur

DAS ZIEL DER SCHWEIZER WIRTSCHAFT IST KLAR: KUNDENGERECHTE POSTDIENSTLEISTUNGEN ZU EINEM ATTRAKTIVEN PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS. DAMIT DIES GELINGT, IST AUCH DIE POLITIK GEFORDERT:



Postmarkt vollständig liberalisieren

Damit die Post ihre Gewinne an die Kundinnen und Kunden weitergibt, braucht es mehr Wettbewerbsdruck. Der Schweizer Postmarkt muss deshalb so rasch wie möglich und vollständig geöffnet werden. Das gesetzlich garantierte Monopol erschwert privaten Anbietern einen erfolgreichen Eintritt in den Postmarkt, behindert das Entstehen neuer Angebote und zementiert das bestehende Preis-Leistungs-Verhältnis für die Kundschaft.



Wettbewerbsverzerrungen abbauen

Neue Geschäftsfelder der Post müssen von den Aktivitäten der Grundversorgung sowohl organisatorisch, juristisch als auch finanziell strikt getrennt werden. Die Post muss ihre Gewinne in der Grundversorgung transparent ausweisen und sich auch beim Eintritt in neue Märkte (beispielsweise im Bereich der digitalen Dienstleistungen) an das Quersubventionierungsverbot halten. Solange der Markt noch nicht vollständig liberalisiert ist, muss die PostCom ihre Rolle als Regulator insgesamt stärker und aktiver wahrnehmen.



Rahmenbedingungen sofort verbessern

2016 wird das Postgesetz evaluiert. Dies bietet die Möglichkeit, noch vor den Diskussionen über die vollständige Liberalisierung Verbesserungen für alle Postdienstleister zu schaffen. Zentrale Elemente sind insbesondere gleich lange Spiesse beim Zugang zu privaten Briefkasten- und Paketanlagen oder Postfächern.



Finanzierungsbasis für die Grundversorgung sichern

Die Grundversorgung muss langfristig und unabhängig von weiteren Liberalisierungsschritten gesichert werden. Sie ist grundsätzlich nur dort sicherzustellen, wo der freie Markt nicht die politisch gewünschte Leistung erbringt. Die Grundversorgung muss zudem flexibler definiert werden, damit der technologische Fortschritt berücksichtigt werden kann.

Literaturverzeichnis

→ Elektrizität

- Bundesamt für Energie (2015). Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2014.
- Bundesamt für Umwelt (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011.
- economieuisse (2014). Staat und Wettbewerb. Mehr Raum für Privatinitiative schaffen.
- Stiftung KEV. Quartalsberichte 2010–2015.
- Swissgrid (2012). Geschäftsbericht 2011.

→ Erdölprodukte und Gas

- Bundesamt für Energie (2014). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2013.
- Bundesamt für Energie (2015). Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2014.
- Bundesamt für Statistik (2015). Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.
- Bundesamt für Umwelt (2015). Teibhausgasinventar.
- International Energy Agency (2014). World Energy Outlook 2014.

→ Informations- und Kommunikationstechnologie

- Bundesamt für Kommunikation (2015). Statistiken Telekommunikation.
- OECD (2015). Breitbandportal.

→ Strasse

- Bundesamt für Statistik (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010.
- Bundesamt für Statistik (2014). Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung.
- Bundesamt für Statistik (Dezember 2014). Verkehrsleistung im Personenverkehr 1960–2013.
- Bundesamt für Statistik (Juli 2015). Verkehrsleistung im Güterverkehr 1960–2014.
- Bundesamt für Strassen (2014). Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Jahresbericht 2014
- Bundesamt für Strassen (2015). Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014.
- World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014/2015.

→ Schiene

- Allianz pro Schiene (2015). Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2012). Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven.
- Bundesamt für Statistik (2015). Kosten und Finanzierung des Verkehrs. Jahr 2010.
- Bundesamt für Statistik (2014). Verkehrsleistung im Personenverkehr 1960–2013.
- LITRA (2015). UIC Eisenbahnstatistik 2014.
- LITRA (2015). Verkehrszahlen. Ausgabe 2015.
- SBB (2015). Die SBB in Zahlen und Fakten. 2014.
- Schweizerische Bundesbahnen (2015). Netzzustandsbericht 2014.
- World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014/2015.

→ Luftfahrt

- Intraplan Consult (2015). Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.
- Swiss International Airports Association (2015). Verkehrszahlen Schweizer Landesflughäfen.

→ Schifffahrt

- Eidgenössische Zollverwaltung (2015). Aussenhandel nach Verkehrszweigen 2014.
- Schweizerische Rheinhäfen (2015a). Jahresbericht 2014.
- Schweizerische Rheinhäfen (2015b). Webseite www.portofswitzerland.ch
- Schweizer Rheinhäfen (2015). Containerumschlag 1980–2014.

→ Post

- Bundesamt für Kommunikation (2015). Evaluationsbericht 2015 zu den Auswirkungen der Marktöffnung im Postbereich.
- PostCom (2014). Jahresbericht PostCom 2014.

IMPRESSUM

Diese Publikation erscheint in Deutsch, Französisch und Italienisch.

Konzept und Realisation: Wirz Corporate AG, Zürich

Redaktion: Simon Schärer, economiesuisse

Korrektur: Alain Vannod, St. Gallen

Druck: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zürich

Herausgabe: Frühling 2016

economiesuisse → Das tun wir.

Die Wirtschaft, das sind wir alle.

Eine prosperierende Wirtschaft ist die Basis für unseren Wohlstand und eine gesunde, starke Schweiz. economiesuisse vertritt als Dachverband die Interessen der wettbewerbsorientierten, international vernetzten und verantwortungsbewussten Schweizer Wirtschaft.

Als Bindeglied zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft setzen wir uns für optimale Rahmenbedingungen für Schweizer Unternehmen ein – vom KMU bis zum Grosskonzern. Wir vertreten rund 100000 Unternehmen mit etwa zwei Millionen Arbeitsplätzen aus allen Branchen und Regionen der Schweiz.

Mit den wichtigen wirtschaftspolitischen Akteuren und mit der Bevölkerung in der Schweiz pflegen wir einen offenen, konstruktiven und lösungsorientierten Dialog. Auch bei Volksabstimmungen streben wir an der Seite unserer Partner die Erreichung gemeinsamer Ziele an. Unser Engagement für die Wirtschaft orientiert sich an den Grundsätzen der freiheitlichen, marktwirtschaftlichen Ordnung und des nachhaltigen Wachstums.

Schreiben Sie uns!

info@economiesuisse.ch

Liken Sie uns auf Facebook!

www.facebook.com/economiesuisse

Folgen Sie uns auf Twitter!

www.twitter.com/economiesuisse

www.economiesuisse.ch

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3000 Bern

economiesuisse

Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale 3684
CH-1211 Genève 3

economiesuisse

Federazione delle imprese svizzere
Corso Elvezia 16
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse

Swiss Business Federation
Avenue de Cortenbergh 168
B-1000 Bruxelles