

Herr Bundesrat Moritz Leuenberger
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie & Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

10. Februar 2010

Anhörung Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, anlässlich der Anhörung Stellung nehmen zu können. Wir hatten die ursprüngliche kurze Anhörungsfrist moniert, die längere Frist bis 12.2. hat uns nun erlaubt, in einem ordentlichen Prozess eine umfassende Eingabe zu erarbeiten. Wir würde es begrüßen, wenn Sie in künftigen Planungen von Beginn an genügend Zeit einräumen könnten.

economisesuisse ist die grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft. Als Verband der Schweizer Unternehmen stehen hinter economisesuisse über 30 000 Unternehmen mit insgesamt 1,5 Mio. Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder sind 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Wir haben in jedem Fall ein grosses Interesse an den Infrastrukturen der Schweiz, die das Rückgrat der Wirtschaft bilden.

Wir begrüßen ausdrücklich die Absicht des UVEK, eine Gesamtschau der nationalen Infrastrukturnetze vorzunehmen. Der Standort Schweiz steht in einem härteren Wettbewerb denn je. Dies kommt im Bericht zu wenig zum Tragen. Der Schweiz muss es gelingen, im Wettbewerb mit Ländern wie China, Südkorea oder Indien, die heute neue Infrastrukturen erstellen, mithalten – und dies, ohne auf der grünen Wiese planen zu können. Es geht darum, unsere Infrastrukturen so zu erneuern und auszubauen, dass sie mit den neuen Infrastrukturen mithalten, diese in Leistungsfähigkeit und Kosteneffizienz übertreffen.

An dieser Stelle sei auch gesagt, dass economisesuisse selbst ein Infrastrukturkonzept erarbeitet, das die grundsätzlichen Stossrichtungen in allen Infrastrukturfragen aufnimmt. Wir werden dieses im Frühjahr 2010 publizieren. Gerne sind wir bereit, im Rahmen eines Treffens mit dem Departement unsere Überlegungen auch im Rahmen einer Präsentation darzulegen.

Zu den wesentlichen Punkten des Berichts nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Eine Strategie sollte auf einer Analyse der globalen Entwicklung (z.B. Siedlungsdruck etc.), der Analyse der Entwicklung der Bedürfnisse und der Analyse der Entwicklung der Möglichkeiten beruhen. In weiten Teilen wird im Bericht lediglich die europäische Entwicklung als Richtschnur angegeben, eine unabhängige Sichtweise und eine Reflektion kommen uns zu kurz.
2. Eine Strategie muss die Aspekte der Umsetzung beinhalten. Wir sind in dieser Hinsicht vom Bericht enttäuscht.
3. Den defensiven Ansatz des vorliegenden Berichtes halten wir für verfehlt. Um die Infrastrukturnetze zeitgemäss weiterzuentwickeln, benötigt unser Land enorme Kräfte/Ressourcen und ein überzeugtes Vorgehen. Es droht z.B. zunehmend, dass die Investitionen im Infrastrukturbereich vernachlässigt werden, zu Gunsten der sozialen Bereiche. Auch in dieser Hinsicht macht der Bericht keine Aussagen.
4. Grundsätzlich fehlen die Aussagen über die demokratischen Prozesse zur Zielerreichung und über den Einbezug der Bürger und der Wirtschaft, insbesondere spielen hier die frühzeitige Information und der Einbezug eine unabdingbare Rolle.
5. Aufgrund zögerlicher Liberalisierungen in der Schweiz gibt es noch ein erhebliches Effizienz-Potential, welches heute brachliegt.
6. Im Bereich der Public Private Partnerships bestehen grosse Defizite im Vergleich zum europäischen Umland – auch hier gilt es, sich zu verbessern. Wir sollten angesichts der Attraktivität des Landes für Investoren einen Anteil an PPPs haben, der über dem europäischen Durchschnitt zu liegen kommt. Diese Hausaufgaben müssen erfüllt werden.
7. Auch die Privatisierungen kommen nicht voran, obwohl grosse finanzielle Mittel erschlossen werden und gleichzeitig positive Marktdynamik bewirkt werden könnte. Alleine die Privatisierung der Swisscom und der Post dürften in weiten Teilen z.B. die Projekte der Bahn 2030 finanzieren können.
8. Die Finanzierung der Infrastrukturen über neue verursacherorientierte Instrumente, wie z.B. das Mobility Pricing, die das alte System der Besteuerung (Bund, Kantone) ersetzen, wäre zu diskutieren. Es geht darum, ein zukunftsorientiertes, kosteneffizientes und nutzungsabhängiges Finanzierungsmodell einzuführen. Dieses System muss verkehrsträgerübergreifend funktionieren. Dabei darf das System zur Erhebung nicht die Kosten des heutigen Erhebungssystems übersteigen. Wir sehen heute aber keinen Bedarf, weder für ein Road Pricing noch für ein Mobility Pricing. Ein Systemwechsel sollte dann thematisiert werden, wenn ein offensichtliches Problem besteht.
9. Im Bezug auf die EU sehen wir hinsichtlich der Normierung und der Interoperabilität eine Zusammenarbeit überall dort als sinnvoll an, wo für die Wirtschaft ein Nutzen entsteht. In allen anderen Fragen, zum Beispiel dem Handel mit Emissionszertifikaten in der Luftfahrt, sollte eine Kooperation für die betroffenen Unternehmen nicht obligatorisch sein, sondern auf Freiwilligkeit beruhen.
10. Die Massnahmen, die im Bericht in der Anlage unter 4. Strom aufgeführt werden, sollen in Konkretisierung der bundesrätlichen Strategie zur Energiepolitik als strategische Ziele in diesem Bereich definiert werden. Das Handeln des Bundes soll sich an diesen Massnahmen ausrichten.

Wir bedauern, dass der Bericht des UVEK nicht umfassend alle Infrastrukturen aufgenommen hat. Wichtige Bereiche der Infrastrukturen blieben ausgeklammert, zum Beispiel die Post – dieser Bereich müsste in jedem Fall berücksichtigt werden.

Die Ausgangslage für die Infrastrukturpolitik in der Schweiz ist als gut zu bewerten, es gibt vor allem bei Analyse und Planung Handlungsbedarf. Die Schweiz verfügt auch über das nötige Know-How und die nötigen Ressourcen, um eine Vorbildfunktion aufzubauen. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie den parlamentarischen Kommissionen empfehlen würden, eine zusätzliche Anhörung durchzuführen und würden uns bereit halten, unsere Einschätzung auch zu präsentieren.

In der Beilage finden Sie eine ausführliche Stellungnahme zu den einzelnen Infrastrukturthemen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

economiesuisse
Freundliche Grüsse

Dr. Pascal Gentinetta
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Dominique Reber
Mitglied der Geschäftsleitung

Anhang
— Stellungnahme zu den einzelnen Infrastrukturthemen

Anhang – Ergänzungen im Detail

Vor der Bezugnahme auf Ihren Bericht möchten wir auf die grundsätzlichen Leitlinien der Wirtschaft verweisen, die uns als Grundlage dienen. Wir möchten Sie bitten, diese zu übernehmen und die Infrastrukturpolitik aufgrund dieser Zielsetzungen zu prüfen.

Leitlinien Infrastruktur der Wirtschaft

Die Infrastrukturen tragen als eines von mehreren Elementen zur langfristigen Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz bei. Für ein gutes und preiswertes Infrastrukturangebot soll sich die Infrastrukturpolitik künftig auf folgende Leitlinien stützen:

Ziel 1 – Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerb

- Effizienz soll wenn möglich durch Wettbewerb unter privaten Anbietern hergestellt werden.
- Wo es den Wettbewerb gibt, müssen für alle Marktteilnehmer gleich lange Spiesse gelten.
- Der Staat soll nur bei Marktversagen tätig werden.
- Staatliches Eigentum ist nur in Ausnahmefällen – wenn die langfristige Versorgungssicherheit gefährdet ist – akzeptierbar.
- Die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit von natürlichen Netzmonopolen ist durch anreizorientierte Regulierung zu gewährleisten.

Ziel 2 – Langfristig ausreichende und qualitativ gute Versorgung

- Eine qualitativ gute und quantitativ genügende Versorgung ist langfristig sicher zu stellen.
- Die Nachfrage nach Infrastrukturleistungen wird weiterhin stark zunehmen. Eine langfristige, zukunftsweisende, integrierte und kohärente Infrastrukturpolitik hat dafür zu sorgen, dass die Angebote frühzeitig geplant und bedarfsgerecht realisiert werden.
- Infrastrukturen, die durch die öffentliche Hand finanziert werden und an ihre langfristigen Kapazitätsgrenzen stossen, sind durch geeignete Anreizinstrumente und aktive Bewirtschaftung zu optimieren. Angebote und Kapazitätserweiterungen sind nach einheitlichen volks- und betriebswirtschaftlichen Kriterien zu bewerten, zu priorisieren und umzusetzen.

Ziel 3 – Angemessene Regulierung

- Die Regulierung soll immer auf Effizienz und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet sein. Sie muss transparent gestaltet und verhältnismässig sein und soll sich auf das absolut Notwendige beschränken.
- Die Regulierung muss der technischen und wirtschaftlichen Realität der Sektoren entsprechen. Sie muss aber möglichst auf einheitlichen Grundsätzen beruhen.
- Interessenkonflikte durch Eigentum, Bewilligungs- und Aufsichtsfunktion der öffentlichen Hand sind zu vermeiden.

Ziel 4 – Nachhaltige Finanzierung

- Der Betrieb, die Grundversorgung und der Infrastrukturausbau sind aus dem Markt heraus zu finanzieren. Sollte dies nicht möglich sein, müssen sie möglichst verursachergerecht, kostenorientiert und wettbewerbsneutral durch die Benutzer finanziert werden. Quersubventionierungen sind zu vermeiden.
- Die wirtschaftliche Effizienz darf nicht wegen einseitiger Bevorzugung von politisch motivierten Anliegen der Versorgungssicherheit und des Service-Public (z.B. Regionalpolitik, Strukturerhaltung, Umweltvorschriften, etc.) beeinträchtigt werden.
- Die Nettokosten aus Grundversorgungsverpflichtungen sind transparent auszuweisen. Nur unter dieser Bedingung kann eine Finanzierung durch Dritte in Frage kommen.

- Das Subsidiaritätsprinzip ist einzuhalten: der Bund ist für die Infrastrukturen von nationaler Bedeutung und die Kantone und Gemeinden für regionale und lokale Infrastrukturen zuständig. Grundsätzlich soll das Prinzip gelten, dass das Gemeinwesen, in dem der Nutzen einer Infrastruktur anfällt, deren Kosten auch trägt (Äquivalenzprinzip).
- Bei Entscheiden der Finanzierung durch die öffentliche Hand sind die Bindung an klare Ziele, die Transparenz und die Wettbewerbsneutralität zwingend.
- Der Anteil privat finanzierter Infrastrukturinvestitionen hat in den letzten Jahren zugenommen und muss angesichts des grossen zukünftigen Finanzierungsbedarfs gegenüber der öffentlichen Hand favorisiert werden.

Ziel 5 – Innovation in den Infrastrukturen

- Die Schweiz soll einen Spitzenplatz bei der Entwicklung, der Bereitstellung und der Nutzung von zukunftsorientierten Infrastrukturdiensten einnehmen.
- Privatinvestitionen in neue Technologien müssen belohnt und dürfen nicht regulatorisch eingeeengt werden.

Im folgenden nehmen wir Bezug auf Ihren Bericht:

Grundsätzliche Bemerkungen zur Infrastruktur Strom

Die Energiestrategie des Bundesrats vom 21. Februar 2007 sollte primär zur Grundlage der Infrastrukturstrategie im Bereich „Strom“ erklärt werden und darauf abgestützt die erforderlichen Folgerungen im vorliegenden Bericht gezogen werden. Die vier Säulen der Energiepolitik des Bundesrats sollten für die Infrastrukturstrategie „Strom“ die Wegmarken setzen. Der Infrastrukturbericht nimmt auf die Energiestrategie keinen oder völlig unzureichend Bezug.

Da die im Bericht beschriebenen Strominfrastrukturen (Kraftwerke und Hochspannungsnetze) einen Planungs- und Realisierungshorizont von oft mehr als 20 Jahren haben, ist der Berichtszeitraum bis 2030 eher zu knapp bemessen.

Die drohende Stromlücke (bei Leistung und Energie) wird als zentrales Thema für den Neu- und Ausbau der Strominfrastrukturen im Bericht zu wenig und nicht saisonal differenziert gewürdigt. Die bestehende und weiter wachsende Lücke im Winterhalbjahr sollte im Bericht gemäss den Bedarfsprognosen prominent erwähnt werden. Stattdessen werden die Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung und das Thema „Elektromog“ (NIS) übermässig bewertet. Der wachsende Elektrizitätsbedarf bildet die Grundlage für den Ausbau der Elektrizitätsinfrastrukturen. Die Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass die Stromversorgung auch bei wachsendem Bedarf weiterhin unterbruchsfrei und kostengünstig gesichert werden kann. Dies setzt seitens des Bundes und der Kantone Rechtssicherheit und unterstützende (und nicht verhindernde) Rahmenbedingungen mit raschen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren voraus.

Auf die zeitlich vordringliche Notwendigkeit zur speditiven Planung und zum rechtzeitigen Bau der Ersatzkernkraftwerke sowie der Ablösung der Langfristverträge wird im Bericht völlig unzureichend hingewiesen.

Zur Gewährleistung einer landesweiten Stromversorgung sind auch die Mittel- und Niederspannungsnetze in die Erneuerung und den Ausbau der Strominfrastrukturen einzubeziehen. Dies gilt namentlich auch für die Verbesserung der Energieeffizienz und den Aufbau intelligenter Netze (smart grids). Deren Aufbau setzt allerdings voraus, dass die Netzbaukosten und die Installation elektronischer Zähler auf die Durchleitungspreise geschlagen werden können. Entsprechende bundesgesetzliche Rahmenbedingungen sind hierfür rechtzeitig zu schaffen und sollten im Bericht ansatzweise erwähnt werden.

Die Netzkapazitätsengpässe im Inland müssen vordringlich behoben werden. Dementsprechend ist der Umsetzung des Sachplans Übertragungsleitungen im Bericht ein bedeutend grösseres Gewicht beizumessen und ein Massnahmenplan vorzuschlagen.

Die Bedeutung des bilateralen Verhältnisses mit der EU und die Stellung der Schweiz als Stromdrehscheibe Europas sind im Bericht stärker zu gewichten und Strategien und Leitlinien für deren Verbesserung zu entwickeln. Ebenso sind der Ausbau der internationalen Verbundnetze und grenzüberschreitenden Leitungen, aber auch der europaweite Aufbau eines Hochspannungsgleichstrom-Netzes, im Rahmen der Verhandlungen für ein bilaterales Stromabkommen mit der EU zu thematisieren. Nur auf die Schweiz bezogen macht der Aufbau eines Hochspannungsgleichstrom-Netzes infolge zu kurzer Distanzen keinen Sinn.

Die Sicherstellung der Stromversorgung ist gemäss Energie- und Stromversorgungsgesetz primär eine Aufgabe der Unternehmen der Elektrizitätswirtschaft. Nur wenn die Versorgungssicherheit mittel- oder langfristig erheblich gefährdet ist, kann der Bundesrat – unter Einbezug der Kantone und der Organisationen der Wirtschaft – Massnahmen treffen. Der Bund sollte seine Rolle und seine Möglichkeiten zur Sicherstellung der Strominfrastrukturen im Bericht transparent darlegen. Damit wird die Notwendigkeit des Einbezugs der Elektrizitätsbranche in den Infrastrukturstrategieprozess „Strom“ offensichtlicher.

Der Bund sollte für günstige Investitionsrahmenbedingungen sorgen und hierfür Leitlinien im Bericht festhalten.

Die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden bei Stromausfällen infolge einer ungenügenden Strominfrastruktur sollten im Bericht mit Zahlen hinterlegt werden (z.B. Studie Polynomics, im Auftrag des BFE, Schlussbericht vom 30.6.2008). Die Zahlen über die direkte und indirekte Wertschöpfung sind zwar eindrücklich, sagen aber über die enorme volkswirtschaftliche Bedeutung einer sicheren Stromversorgung wenig aus.

4.4 Infrastrukturektor Strom

Dieses Kapitel ist zu oberflächlich, in hohem Mass ergänzungsbedürftig und enthält teilweise falsche Angaben. Wir empfehlen eine grundlegende Überarbeitung. Folgende Grundaussagen sollten im Bericht enthalten sein:

- Elektrische Energie deckt zwar nur rund einen Viertel des schweizerischen Energiebedarfs ab, nimmt jedoch – aufgrund ihrer Eigenschaften – eine Schlüsselrolle unter den Energieträgern ein. Für die moderne Gesellschaft ist sie unerlässlich; d.h. sie muss permanent verfügbar sein.
- Elektrische Energie ermöglicht die effiziente Nutzung und Substitution anderer Energieträger und ist deshalb zentral für die Optimierung des Gesamtenergieverbrauchs. Diese Schlüsselrolle hat Konsequenzen für den Ausbau und den Betrieb der Stromproduktions-, Übertragungs- und Verteilanlagen. Ausreichende Redundanzen und Sicherheiten müssen bestehen, damit lokale Netzstörungen keine grossflächigen Stromausfälle zur Folge haben. Ohne bedeutende Investitionen in die Strominfrastruktur wird die Schweiz bald nicht mehr in der Lage sein, ihren Stromverbrauch aus eigener Kraft zu decken und die bisher gewohnte Versorgungssicherheit zu gewährleisten.
- Der Strombedarf wird weiter steigen infolge der rasch wachsenden Bevölkerung und der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung sowie neuer Stromanwendungen. In den letzten Jahren konnte der Mehrverbrauch – namentlich im versorgungskritischen Winter – durch Stromimporte mit Bezügen aus den Langfristverträgen mit Frankreich sowie Effizienzsteigerungen in der Erzeugung und beim Verbrauch aufgefangen werden. Dazu trugen auch neue Kraftwerkskomponenten, effizientere Transformatoren und Ausbauten in Kraftwerksanlagen und Netzen bei. Es ist jedoch zu

erwarten, dass bereits ab 2012 die notwendigen Leistungsreserven nicht mehr bestehen und ab dem Winterhalbjahr 2018 eine Stromknappheit eintreten kann, falls ein Ausbau der Stromproduktion versäumt wird.

- Alle Energieperspektivstudien zeigen eine sich rasch vergrössernde „Stromlücke“ infolge des Auslaufens der Langfristverträge mit Frankreich und der altersbedingten Ausserbetriebsetzung der Kernkraftwerke Beznau 1 und 2 sowie Mühleberg. Zur Deckung der Stromlücke will die Elektrizitätswirtschaft spätestens 2025 zwei neue Kernkraftwerke ans Netz bringen. Entsprechende Rahmenbewilligungsgesuche wurden dem Bundesrat eingereicht. Der fehlenden Kraftwerksleistung soll mit dem Ausbau von Speicherkraftwerken begegnet werden, damit Leistungsspitzen abgedeckt und die Netzstabilität gewährleistet bleiben. Im Ausbau befinden sich zurzeit die Pumpspeicherkraftwerke Linth-Limmern und Nant de Drance, weitere Werke sind in Planung. Um im Leistungsbereich die Versorgungssicherheit zu erhöhen, wäre als Übergangslösung der Einsatz von Gaskombikraftwerken denkbar. Der Beitrag der neuen erneuerbaren Energien ist zukünftig wertvoll, kann aber im Berichtszeitraum zur Deckung der Stromlücke wenig beitragen.
- Auch im Bereich der Stromnetze zeichnen sich kritische Belastungen ab. Engpässe sind nicht nur an den Grenzen zu Frankreich und Deutschland vorhanden, sondern auch zu Österreich und Italien. Es sind somit alle Schweizer Grenzen betroffen. Der Grund dieser Engpässe ist nicht nur durch den Stromhandel bedingt, sondern auch durch die Tatsache, dass die Schweiz im Winter eine Unterversorgung aufweist und somit Strom importieren muss, was zu einem Preisdifferenzial an den Grenzen führt. Eine rasche Behebung der Engpässe und eine zeitgemässe Netzarchitektur sind deshalb unerlässlich. Bereits im Jahr 2007 forderte die vom Bundesrat eingesetzte Arbeitsgruppe Leitungen und Versorgungssicherheit die Behebung der festgestellten Engpässe und den Netzausbau an strategischen Punkten. Die im Bericht angeregte generelle Priorisierung der Ausbauprojekte ist jedoch abzulehnen. Die langwierigen Verfahrensprozesse mit ungewissem Ausgang sind für eine zeitgerechte Inbetriebnahme notwendiger Leitungen erschwerend genug. Deshalb machte die Arbeitsgruppe konkrete Vorschläge zur Verfahrensverbesserung, die infolge der langen Leitungsrealisierungsfristen dringend umgesetzt werden sollten. Einschneidende Vorschriften zu Verkabelungen würden der akuten Problematik nicht gerecht, damit die dringend zu schliessenden Lücken im Netz behoben werden können. Hinzu kommen die exorbitanten Kosten, die sich negativ auf den Strompreis auswirken würden.
- Im Zusammenhang mit der Strommarktöffnung sind ausreichende regulatorische Anreize für neue Produktionsanlagen und Erweiterungen des Stromnetzes erforderlich, um die Versorgungssicherheit nicht zu gefährden. Stromimporte können aufgrund der Versorgungslage in Europa und der Kapazitätsengpässe im Übertragungsnetz nicht die Problemlösung der schweizerischen Stromversorgung sein. Dies, weil die zurzeit existierende grenzüberschreitende Struktur notwendigerweise ausgebaut werden muss und grosse Importe mehr Engpässe und höhere Kosten für die Schweiz bedeuten. Durch den allfälligen Wegfall der heute noch für die Langfristverträge bestehende Importpriorisierung dürfte sich die Situation für die Strompreise und die Versorgungssicherheit weiter verschlechtern. Verknappungen der inländischen Stromversorgung infolge ungenügender Produktions- und Netzkapazitäten würden die Schweiz in ihrer wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung weit zurückwerfen.

5.2 Entwicklungstendenz Energie

Wir teilen die Erkenntnis, dass künftig eine Verschiebung im Endverbrauchermix hin zur Elektrizität erfolgen wird. Immer mehr und immer leistungsfähigere strombetriebene Geräte durchdringen unseren Alltag. Auch die neuen Informations- und Kommunikationsmittel und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und längerfristig auch die Elektromobilität sowie der Heizungs- und Klimabereich sind

Anwendungsbeispiele, die – trotz und gerade wegen höherer Energieeffizienz – den Stromverbrauch ansteigen lassen. Ob und wie sich die sich abzeichnende Stromlücke schliessen lässt, hängt von den Rahmenbedingungen, namentlich von den politischen Gegebenheiten ab. Hier herrscht unseres Erachtens auf politischer Ebene klarer Korrektur- und Handlungsbedarf, vor allem im Bereich der Grosskraftwerke, die der Bundesrat ausdrücklich in seine Energiestrategie eingeschlossen hat. Auch wir sind überzeugt, dass das Ausbaupotenzial der Wasserkraft und der neuen erneuerbaren Energien in der Schweiz nicht ausreicht, um auf absehbare Zeit den steigenden Strombedarf zu decken. Die zusätzlich benötigte elektrische Energie muss zum grossen Teil thermisch, prioritär in Kernkraftwerken oder als Übergangslösung in Gaskombikraftwerken, im Inland erzeugt werden. Die Sicherung der bestehenden Langfristverträge mit privilegierter Importregelung ist ein politisches Anliegen, das im Rahmen der bilateralen Verhandlungen durchzusetzen ist. Zusätzliche Importe aus dem Ausland können jedoch infolge der Engpässe und der höheren Kosten nicht die Lösung sein. Intelligente Stromnetze (smart grids) werden heute vielfach vorschnell (und so auch im Bericht) als Lösung zur Verbesserung der Netzkoordination und der Einspeisung unregelmässig anfallender dezentraler Energieproduktionen angepriesen. Ausserdem wird gemäss den Ausführungen im Bericht erwartet, dass smart grids nicht unbedingt benötigte Anwendungen während der Spitzenlast selbsttätig vorübergehend drosseln und dezentrale Energiespeicher – z.B. Batterien von Elektrofahrzeugen – als Puffer für Spannungsschwankungen nutzen. smart grids bestehen einstweilen nur als Forschungs- und Pilotprojekte, vorab im Bereich der Verteilnetze. Ob, wann und zu welchen Kosten sie sich europaweit durchsetzen, ist derzeit völlig offen. In den nächsten zwanzig Jahren können jedenfalls die im Bericht geschürten Erwartungen mit grösster Wahrscheinlichkeit nicht erfüllt werden. Die angespannte Netzsituation muss prioritär durch Ausbau und Zubau der Transportleitungen gemäss den Empfehlungen der vom Bundesrat eingesetzten Arbeitsgruppe Leitungen und Versorgungssicherheit gelöst werden. Zusätzlich ist ein europaweiter Netzausbau mit Aufbau eines Hochspannungsgleichstromnetzes notwendig sowie ein europaweit abgestimmtes Engpassmanagementverfahren. Dagegen sind die Normaltemperatur-Supraleitung und auch die Erschliessung von Wüsten-Solkraftwerken (Projekt Desertec) realistischlicherweise nicht vor 2040/2050 betriebsbereit. Da dies den Berichtszeitraum überschreitet, ist eine Erwähnung im Infrastrukturbericht nicht gegeben.

6 Herausforderungen

6.1 Sektorübergreifend

Betreffend Strom: Die Entwicklung des Anteils von Elektrofahrzeugen wird überschätzt und im Berichtszeitraum nicht derart sein, dass die Autobatterien als Puffer zum Ausgleich von Spannungsschwankungen im Stromnetz eingesetzt werden können. Voraussetzung wäre ohnehin ein intelligentes Stromnetz (smart grid), das – wie oben erwähnt – im Berichtszeitraum kaum flächendeckend realisiert sein wird. Der diesen Bereich behandelnde Abschnitt (S. 46) ist deshalb wegzulassen. Im Kapitel zur Sicherstellung der langfristigen Finanzierung (S. 49) sollten auch die aktuellen Rahmenbedingungen für Investoren kritisch hinterfragt werden. Mit der Strommarktöffnung steigen die Investitionsrisiken der Elektrizitätsbranche, weshalb Investitionsanreize und stabile gesetzliche Rahmenbedingungen unabdingbar sind.

6.2 Strasse

1. Kapazitätsengpässe beseitigen

Engpässe im Nationalstrassennetz verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Auch Massnahmen in den Agglomerationen und auf den Hauptachsen drängen sich auf. Ein gut ausgebautes, funktionierendes Verkehrssystem ist Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und ein wichtiger Standortfaktor. Deshalb unterstützen wir den Bau von neuen Netzelementen, wo sich das Ziel einer Verkehrsverflüssigung nicht anders erreichen lässt. Die vorhandenen Mittel sind aber effizient und für Infrastrukturprojekte einzusetzen, die aus volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Perspektive einen möglichst hohen Nutzen bringen. Angesichts knapper öffentlicher Finanzen sind klare Prioritäten und nachhaltige Finanzierungsmodelle notwendig. Die von Ihnen formulierten Schwerpunkte 1, 2, 5 und 6 begrüessen wir.

2. Verkehrssicherheit

Die Wirtschaft unterstützt grundsätzlich Massnahmen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Diese sollen berücksichtigen, dass die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sich regelkonform verhält und die Sicherheit auf Schweizer Strassen trotz höherem Verkehrsaufkommen in den letzten Jahrzehnten auch gemessen am Ausland sehr gut ist.

Weitere Punkte, die im Bericht nicht enthalten sind:

3. Transparente und verursachergerechte Finanzierung

Im 2009 wurden auf Bundesebene über 8,7 Mrd. Franken Ausgaben für den Verkehr geplant. Mit einem Ausgabenanteil von 15 Prozent ist dies der zweitgrösste Aufgabenbereich des Bundes. Rund 5 Mrd. Franken werden dabei über zweckgebundene Einnahmen (Mineralölsteuern, LSVA, Autobahnvignette, MwSt-Promille) finanziert. Der Rest stammt aus allgemeinen Mitteln bzw. wird über Schulden (inkl. Bevorschussungen) finanziert. Die konkrete Mittelverwendung gestaltet sich wesentlich komplizierter. Auffallend ist dabei ein Transfer von fast 2 Mrd. Franken von Erträgen aus den Strassenabgaben zu den übrigen Verkehrsträgern. In dieser Summe nicht enthalten sind Strassenabgaben in der Höhe von 2,3 Mrd. Franken, die nicht der Verkehrsfinanzierung zugutekommen (die Hälfte der Mineralölsteuer, ein Drittel der LSVA und die Automobilsteuer). Trotz des umfangreichen Transfers von Strassenmitteln auf Bundesebene konnten bis anhin die Nationalstrassen vollumfänglich und verursachergerecht durch Strassenabgaben finanziert werden. Beim öffentlichen Verkehr ist die Ausgangslage eine andere. Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt beim ÖV nur knapp 50 Prozent. Die bevorstehenden Ausbauvorhaben von Verkehrsinfrastrukturen sollen sich vom geltenden, unüberschaubaren Finanzierungssystem vollumfänglich verabschieden. Bereits heute ist die Zweckentfremdung von Mitteln aus der Strassenfinanzierung hoch problematisch. Dies setzt falsche Anreize und unterminiert die Kostenwahrheit der verschiedenen Verkehrsmittel. Mittelfristig müssen die Strassenmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs durch allgemeine Bundes- und Kantonsmittel sowie Beiträge der Verkehrsunternehmen ersetzt werden. Die Treibstoffabgaben dürfen nur im Zusammenhang mit Erweiterungen des Nationalstrassennetzes bzw. nachgewiesene Finanzierungslücken in der „Spezialfinanzierung Strassenverkehr“ erhöht werden.

4. Bedarf für zusätzliche Strassenabgaben

Eine Erhöhung der Verkehrskosten würde dem Standort Schweiz schaden und ist deshalb zu vermeiden. Die Mehrkosten hätten Wirtschaft und Konsumenten zu tragen. Nur falls der damit generierte Nutzen die Kosten überschreitet, kann ein Mehraufwand akzeptiert werden. Der Bedarf nach neuen Verkehrsabgaben in der Schweiz muss je nach den verfolgten Zielsetzungen differenziert analysiert werden. Verkehrslenkung, Verkehrsfinanzierung und Umwelt sind die am häufigsten genannten Gründe zur Einführung/Erhöhung der

Strassenabgaben. Zur Diskussion gestellt wird das Mobility Pricing Modell, das sowohl den individuellen Strassenverkehr als auch den öffentlichen Verkehr umfassen soll.

Ziel Verkehrslenkung und Stauvermeidung

Strassenbenutzungsgebühren sollen erhoben werden, um gewisse Verkehrsachsen oder Gebiete zu entlasten. Über die Höhe der Abgabe soll die Verkehrsnachfrage beeinflusst werden. Solche Modelle werden von Experten insbesondere in Agglomerationen empfohlen, wo die Verkehrsüberlastung am akutesten ist. Das vom UVEK im Bericht vorgeschlagene Mobility Pricing verfolgt auch das Ziel einer Verkehrslenkung, um das Umsteigen vom individuellen Strassenverkehr zum öffentlichen Verkehr zu fördern bzw. Anreize für eine ausgewogenere Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen in den unterschiedlichen Tageszeiten. Mit dem Mobility Pricing gibt es weltweit noch keine solchen landesweiten Mobilitätsgebühren. Erfahrungen wurden aber mit Stadtmauten gesammelt. Das bekannteste Beispiel ist London, das seit 2003 eine Congestion Charge im Stadtzentrum erhebt. Zur Beurteilung ihrer Zweckmässigkeit dürfen Road-Pricing-Modelle nicht isoliert von den übrigen Instrumenten des Verkehrsmanagements betrachtet werden. Aus volkswirtschaftlicher Sicht sollten die Massnahmen mit dem besten gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnis bevorzugt werden. Aus theoretischer, teilweise auch empirischer Sicht ist ein gewisser Lenkungseffekt des Road Pricing nachweisbar. Kritiker verweisen insbesondere auf folgende Nachteile:

Ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis: Experten sind sich einig, dass der Betrieb und der Aufbau eines Road-Pricing-Systems kostspielig sind. Der Aufwand liegt meistens bei 30 bis 40 Prozent des Ertrags. Hohe Kosten entstehen insbesondere dann, wenn die Zahl der abgabepflichtigen Fahrzeuge tief ist (wie bei zahlreichen Strassenprojekten in Norwegen) oder wenn die Systemkosten sehr hoch sind (wie in London). Im Vergleich dazu beträgt der Aufwand bei der Mineralölsteuer 1,5 Prozent des Bruttosteuerertrags. In London wird ein wesentlicher Teil des Ertrags (27 Prozent) durch Strafzahlungen erzielt. Auch in der Schweiz kann von einem grossen finanziellen Aufwand ausgegangen werden. Die Technologie zur Gebührenerhebung ist zwar vorhanden, die Installations- und Unterhaltskosten sind jedoch gemessen an den zu erwartenden Erträgen sehr hoch. Damit die Einführung eines Road Pricing volkswirtschaftlich Sinn macht, müssten die Kosten durch einen entsprechend hohen Nutzen kompensiert werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach allfälligen günstigeren Lösungen. In der Diskussion zum Road Pricing werden sie häufig vernachlässigt. Dem Gesetzgeber stehen zahlreiche Möglichkeiten zur Verfügung, den Verkehr zu verflüssigen: Verkehrslenkung durch Verkehrsinformationen, dynamische Signalisation, Verkehrsleitung durch Fahrberechtigungen, Dosieranlagen usw. Massnahmen wie diese werden heute vielerorts erfolgreich eingesetzt. Bevor teure Alternativen geprüft werden, sollten die vorhandenen Instrumente umfassend untersucht und ausgeschöpft werden. Der Ausbau der Strasseninfrastruktur entlastet schliesslich gewisse Verkehrsachsen. Ein Beispiel dafür ist die Zürcher Westumfahrung. Es lohnt sich, die Effekte dieser Investitionen abzuwarten, bevor neue Verkehrsgebühren eingeführt werden.

Diskutabler Lenkungseffekt: Die meisten Experten sprechen dem Road Pricing eine gewisse Lenkungswirkung zu. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedoch ein gemischtes Bild. Der Lenkungseffekt hängt stark vom Abgabesatz ab. Während in den norwegischen Städten Oslo, Bergen und Trondheim die Anzahl Fahrten lediglich um fünf bis sieben Prozent zurückging, erreichte London einen Rückgang von etwa 20 Prozent; der Abgabesatz im letzteren Fall liegt rund dreimal höher. In London kostet eine Fahrt ins Zentrum acht Pfund (etwa 17 Franken). Die in verschiedenen schweizerischen Studien untersuchten Szenarien gingen meistens von einer Abgabe unter fünf Franken aus. Während in London die Anzahl Fahrten spürbar zurückging, wurde das Ziel der Staureduktion kaum erreicht. Nach vorübergehenden Entlastungen erreichte die Verkehrsüberlastung fünf Jahre nach der Einführung der Congestion Charge dasselbe

Niveau wie vor der Einführung der Massnahme. Weder die Erhöhung der Gebühr (von fünf auf acht Pfund im Jahr 2005) noch die Erweiterung der gebührenpflichtigen Zone (im Jahr 2007) konnten an dieser Entwicklung etwas ändern. Die Londoner Behörden führen die negative Entwicklung vor allem auf die zahlreichen Baustellen in der Innenstadt zurück. Eine andere Erklärung bietet die Anzahl Einfahrten im gebührenpflichtigen Gebiet nach Tagesstunden. Während der Stosszeiten (morgens zwischen 8 und 9 Uhr), wenn die Verkehrsüberlastungen besonders akut sind, scheint der Lenkungseffekt am kleinsten zu sein. Beinahe gleich viele Fahrzeuge fahren stadteinwärts wie vor der Einführung der Gebühr. Erst später am Tag ist eine klare Änderung im Verkehrsverhalten zu beobachten. Damit wird klar, dass die Verkehrsbeeinflussung über preisliche Massnahmen, selbst im Erfolgsbeispiel London, ihr Ziel nicht oder nur teilweise erreicht. Grund dafür ist, dass die Verkehrsnachfrage während Stosszeiten sehr hoch und nur marginal preiselastisch ist.

Ziel Verkehrsfinanzierung

Mittel aus dem Road Pricing werden meistens für den Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienstleistungen verwendet. Beispiele dafür sind die Autobahngebühren in Frankreich oder die Förderung des öffentlichen Verkehrs in London. Eine zusätzliche, über das heutige Mass hinausgehende Quersubventionierung des öffentlichen Verkehrs durch den Strassenverkehr ist in der Schweiz nicht erwünscht und würde gegen den Grundsatz der verursachergerechten Finanzierung verstossen. Es stellt sich somit die Frage, wie die zusätzlichen Einnahmen im Falle eines Road Pricing verwendet werden sollen. Für die Wirtschaft wäre eine vollständige Kompensation durch eine entsprechende Senkung der bestehenden Verkehrsabgaben oder eine neue Zweckbindung zugunsten des Strassenwesens zwingend. Aufgrund der ungenügenden Effizienz der Systeme (hoher Anteil Durchführungskosten) erweist sich Road Pricing jedoch als ineffizient und zwar selbst im Falle der wenig wahrscheinlichen vollumfänglichen Kompensation.

Auf Bundesebene sind die Strassenkosten gedeckt. Obwohl die Hälfte des Mineralölsteuerertrags in die allgemeine Bundeskasse fliesst und ein erheblicher Teil der Strassenmittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur verwendet wird (LSVA, Mineralölsteuer), wurden in den letzten Jahren Überschüsse erzielt: Ende 2008 wies die Spezialfinanzierung Strassenverkehr kumulierte Einnahmenüberschüsse von rund 2,7 Mrd. Franken aus. Die Motorfahrzeugsteuern sowie Anteile an Verkehrsabgaben decken die Strassenkosten der Kantone vollumfänglich.

Die Finanzplanung des ASTRA warnt vor Finanzierungslücken in der Strassenrechnung (Spezialfinanzierungstrassenverkehr) ab 2015. Begründet werde der höhere Bedarf nicht wegen sinkenden Einnahmen sondern hauptsächlich wegen dem zunehmenden Unterhaltsaufwand und dem immer längeren Nationalstrassennetz. Bevor die Strassengebühren für Finanzierungszwecke erhöht werden, muss sichergestellt werden, dass die zusätzlichen Mittel tatsächlich dem Strassenverkehr zugutekommen. Erst falls die Mittel für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen nachweislich nicht mehr reichen und die Mittel nicht künstlich durch die Quersubventionierung anderer Verkehrsträger verknappert werden, kann der Bedarf neu beurteilt werden. Mit der gegenwärtigen „Spezialfinanzierung Strassenverkehr“ besteht heute und auf absehbare Zeit ein verursachergerechtes Finanzierungssystem für die Strasseninfrastruktur. Mit Blick auf diese Ausgangslage überzeugt somit auch das Finanzierungsargument für Road Pricing nicht. Dies schliesst jedoch nicht aus, dass der Bau von einzelnen teuren Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Strassentunnels), die den Nutzern einen direkten Mehrwert bringen, dereinst durch verursachergerechte Strassenabgaben finanziert werden könnten. Ein dementsprechendes „Objekt Pricing“ wäre im konkreten Fall vertieft zu prüfen.

Schliesslich wird die Einführung des Road Pricing / Mobility Pricing zur Infrastrukturfinanzierung mit dem voraussichtlich sinkenden Verbrauch von fossilen Treibstoffen begründet. Schwindet der Verbrauch von steuerpflichtigen Treibstoffen, und dies bei unveränderter Mobilität, oder kommen neue steuerbefreite Energien breiter zur Anwendung, könnten die Mineralölsteuererträge als Hauptquelle der Strassenfinanzierung dereinst nicht mehr ausreichen. Bisher haben weder Substitutionsprozesse noch die steigende Energieeffizienz die Mineralölsteuererträge gefährdet. Die Finanzplanung des Bundes geht auch in den nächsten Jahren von stabilen Erträgen aus. Erst wenn sich ein substanzieller Rückgang bei den Mineralölsteuererträgen abzeichnen würde und die Strassenfinanzierung nicht mehr gewährleistet sein sollte, müsste ein neues, verursachergerechtes Finanzierungsinstrument zugunsten der Strasseninfrastruktur in Betracht gezogen werden. Während es immer noch unklar ist, wie rasch und durch welche Energie die heutigen Treibstoffe ersetzt werden, macht es zurzeit wenig Sinn, über die künftigen Finanzierungsinstrumente im individuellen Strassenverkehr zu entscheiden. Falls die Fahrzeuge von Morgen durch elektrische Motoren getrieben werden, kann auch die Diskussion über eine Stromabgabe eventuell Sinn machen.

Problematische Einführung neuer Abgaben und Gebühren: Mittels Road Pricing wird die Einführung einer neuen Strassenabgabe vorgeschlagen. Werden diese neuen Staatseinnahmen nicht durch die Senkung existierender Steuern und Gebühren kompensiert, erhöht sich die gesamte Steuer- und Abgabenlast, insbesondere für die Verkehrsbeteiligten, die eine Teuerung der Mobilitätskosten in Kauf nehmen müssen. Dies ist nur durch eine gezielte Senkung anderer Verkehrsabgaben zu vermeiden. Da der Löwenanteil der Strassenverkehrsabgaben beim Bund erhoben wird, liegen hier auch die grössten Kompensationsmöglichkeiten. Insbesondere stellt sich die Frage der Kompensation durch eine Senkung der Mineralölsteuer. Die Mineralölsteuer hat bereits eine starke Lenkungsfunction. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass ein Ersatz der Mineralölsteuer durch eine distanzabhängige Abgabe auf die Fahrleistung kaum einen Einfluss hätte. Ein entsprechender Systemwechsel würde allerdings eine räumliche und zeitliche Lenkung ermöglichen. Diesem Vorteil stünden als Nachteil – im Vergleich zu heute – deutlich höhere Erhebungskosten gegenüber. Zudem liefe eine Senkung oder gar eine Aufhebung dieser Abgaben im gegenwärtigen Zeitpunkt der CO₂-Politik des Bundes entgegen. Damit kommt diese Steuer für Kompensationen kaum in Frage. Konsequenter wäre die Senkung oder Abschaffung pauschaler Abgaben. Die Nationalstrassenabgabe kann wegen des bescheidenen Ertrags keine namhafte verkehrslenkende Wirkung auslösen. Am besten geeignet für Kompensationen wären die kantonalen Motorfahrzeugsteuern. Beim Ersatz der fixen Abgaben der Autobahnvignette und der Motorfahrzeugsteuer durch eine leistungsabhängige Abgabe auf allen Strassen wird mit einer Reduktion der Fahrleistung um insgesamt vier bis sechs Prozent gerechnet. Auf Gemeindeebene werden kaum Verkehrsabgaben erhoben. Damit sind auf dieser Ebene Kompensationen ausgeschlossen.

Ziel Entlastung der Umwelt

Experten sind sich einig, dass ein positiver Umwelteffekt beim Road Pricing nicht a priori gegeben ist. Gemäss früheren Berichten des Bundesrats kann sich Road Pricing jedoch in einem begrenzten Gebiet – je nach Ausgestaltung des Systems – positiv auf die Umwelt auswirken. Grossräumig fallen die Umwelteffekte jedoch kaum ins Gewicht. Ein anderes umweltbezogenes Argument, das von grünen und linken Kreisen ins Feld geführt wird, geht dahin, dass nebst den Kosten für den Bau und Betrieb von Strassen der Strassenverkehr auch erhebliche externe Kosten generiert, die kompensiert werden müssen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) schätzt die vom motorisierten privaten Personen- und Güterstrassenverkehr verursachten externen Kosten auf etwa 7,3 Mrd. Franken. Während der Strassengüterverkehr via LSWA seine externen Kosten deckt, sehen diese Kreise

Handlungsbedarf hauptsächlich beim motorisierten Individualverkehr. Die bisher untersuchten Road-Pricing-Szenarien würden nicht ansatzweise die vom Bundesamt für Raumentwicklung berechneten externen Kosten decken. Unbeantwortet bleibt auch die Frage, wozu die erheblichen Einnahmen verwendet werden sollten. Auch wenn sich der Übergang zu alternativen Energien im Strassenverkehr verwirklicht, macht es durchaus Sinn, während einer Übergangszeit, weiterhin eine Mineralölsteuer zu erheben und die neuen Fahrzeuge nicht unmittelbar mit neuen Abgaben zu belasten. Damit wird der Übergang zu neuen Technologien ohne Gesetzesänderungen steuerlich begünstigt. Falls der Strassenverkehr wesentlich umweltfreundlicher wird (d.h. wesentlich weniger CO₂-Austoss), wird es auch weniger umweltpolitische Gründe geben, den öffentlichen Verkehr in heutiger Höhe durch Strassenabgabe zu finanzieren. Damit stünden zusätzliche Mittel für den Betrieb und Unterhalt der Strassen zur Verfügung.

Fazit

Aus heutiger Sicht macht es keinen Sinn, die heutige Strassenabgabe zu erhöhen bzw. durch neue Abgaben zu ersetzen. Solange die Strasseninfrastruktur finanziert ist und weder konkrete Strassenausbaupläne auf dem Tisch liegen, noch der Zweckentfremdung von Strassenmitteln ein Ende gesetzt wurde, stimmen wir keiner Erhöhung der Strassenabgabe zu. Weder die Verkehrsbelastung noch die Verkehrsfinanzierung rechtfertigen eine rasche Einführung von Road Pricing in der Schweiz. Im Gegenteil: Es bestünde ein hohes Risiko, dass vor allem höhere Steuern und Abgaben zulasten des motorisierten Individualverkehrs generiert würden, ohne dass eine Gegenleistung erbracht würde. Das vorhandene Potenzial an Verkehrsmanagementmassnahmen muss vollumfänglich ausgeschöpft werden, bevor neue Ansätze mit einem aus heutiger Sicht weniger guten Kosten-Nutzen-Verhältnis in Betracht gezogen werden. Dies schliesst nicht aus, dass einzelne neue Strasseninfrastrukturen respektive bestimmte Objekte, mit denen ein konkreter Nutzen für die Verkehrsteilnehmer geschaffen würde, unter Umständen durch Benutzungsgebühren finanziert werden könnten. In einem späteren Zeitpunkt sind wir bereit, die Notwendigkeit einer Erhöhung der Strassenabgabe genauer zu analysieren, falls die vorhandenen Mittel nachweislich nicht ausreichen.

6.3 Schiene

Die grössten Herausforderungen im Schienenbereich in den nächsten Jahren sind die Finanzierung des Betriebsunterhalts, die Finanzierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur und der in ganz Europa gewünschte stärkere Wettbewerbsdruck.

Kapazitätsengpässe beseitigen

Das Schienennetz wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Der Prozess zur Projektauswahl muss transparent und gut dokumentiert sein. Anstelle eines politisch vordefinierten Investitionsvolumens dürfen nur Projekte mit einem eindeutigen volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzen realisiert werden. Dabei müssen anhand von Rentabilitätsüberlegungen, Auslastungsgradvergleichen und Kosten-Nutzen-Überlegungen auch für einzelne Linien und Projekte klare Prioritäten gesetzt werden (beispielsweise müssen Projekte, die auch von nationaler Bedeutung sind, Projekte mit einem ausschliesslich regionalen Nutzen vorgehen). Gebaut werden darf zudem nur, was auch finanziert ist. Demnach begrüssen wir den 6. Schwerpunkt.

Finanzierungssystem optimieren

Die Finanzierung des Schienenverkehrs muss neu definiert werden. Zurzeit ist die nachhaltige Sicherung der Eisenbahninfrastruktur in finanzieller Hinsicht nicht sichergestellt. Beschränkte öffentliche Mittel sowie ungebremste Forderungen zu Angebotserweiterungen üben einen starken

Druck auf die Finanzierungsfrage aus. Nicht nur für den künftigen Ausbau der Schieneninfrastrukturen (z.B. Bahn 2030) muss noch eine geeignete Finanzierung gefunden werden. Auch für den täglichen Betrieb und Unterhalt leiden die Bahnen unter knappen Ressourcen. Wegen Fehlanreizen, unrealistischer Finanzplanung und mangelnder Effizienz wurde zunehmend klar, dass die verfügbaren Mittel für Investitionen nicht ausreichen. Trotz namhaften Zuschüssen der öffentlichen Hand wurde zu wenig in Infrastruktur investiert. Niemand kann ein Interesse an ineffizienten Infrastrukturen haben – weder die Bahnbenützer noch der Steuerzahler und noch weniger die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst. Die Diskussion um die künftige Infrastrukturfinanzierung muss möglichst rasch geführt werden. Zentral ist, dass vor allem **Transparenz** geschaffen wird, welche Mittel wofür verwendet werden.

Damit die öffentlichen Mittel möglichst wirtschaftlich eingesetzt werden, muss der **Eigenfinanzierungsgrad des gesamten öffentlichen Verkehrs spürbar erhöht werden**. Dies bedingt, dass die Finanzierung künftig verursachergerecht gestaltet wird. Der öffentliche Verkehr deckt heute lediglich die Hälfte seiner Kosten. Eine solche Situation schafft Fehlanreize. Die Schiefelage im Eisenbahnverkehr durch zusätzliche Strassengelder oder Steuern zu lösen, lehnen wir entschieden ab.

Wir teilen nicht die Ansicht, wonach der FinöV-Fonds ein bewährtes Instrument zur Finanzierung von Grosseisenbahnprojekten ist. Der FinöV-Fonds ist hoch verschuldet und wird seine Verpflichtungen dem Bund kaum vor 2030 zurückzahlen. Damit ist die Gefahr gross, dass trotz zusätzlichen Einnahmen die Projekte „Bahn 2030“ noch mehrere Jahre nicht realisiert werden. Die zusätzlichen Mittel würden lediglich dazu dienen, die tiefen Finanzlöcher, die durch die bestehenden Projekte verursacht wurden, zu decken. **Die im 9. Schwerpunkt vorgeschlagene Weiterführung des FinöV-Fonds zur Finanzierung von neuen Grosseisenbahnprojekten unterstützen wir nicht**. Hingegen erachten wir eine Vereinfachung der Finanzflüsse im Bereich des öffentlichen Verkehrs als sehr erstrebenswert (Schwerpunkt 10). Ziel muss es sein, die Transparenz zu erhöhen, sowohl bei der Finanzierung als auch bei der Mittelverwendung.

Weitere Punkte, die im Bericht nicht enthalten sind:

Verzerrungsfreier Wettbewerb als Ziel

Der Wunsch nach mehr Wettbewerb im Schienenverkehr wird im Bericht kaum berücksichtigt. Allgemein wird der Schienenverkehr in Europa zunehmend im Wettbewerb stehen. Für eine erfolgreiche Entwicklung der Eisenbahnbranche sowie für eine möglichst gute Position der Schweiz im europäischen Eisenbahnverkehr braucht es deshalb neue und geeignete Rahmenbedingungen. Das Modell von nationalen Eisenbahnunternehmen, das vorwiegend unter einem Monopolregime Dienstleistungen anbietet und gleichzeitig in eigener Regie eine Infrastruktur betreibt, wird in Zukunft zusätzlich an Bedeutung verlieren. Die Schweiz ist sprichwörtlich keine Insel und soll keinen Sonderzug fahren. Ein diskriminierungsfreier Netzzugang, interoperable Eisenbahninfrastrukturen, sowie eine geeignete Regulierung sind die Hauptvoraussetzungen, damit sich der Eisenbahnverkehr möglichst gut im intermodalen Wettbewerb behaupten kann. Im Sinne des dritten europäischen Eisenbahnpakets sollte die Schweiz mindestens die Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs (inkl. Kabotage) vorbereiten.

Rechtliche Trennung von Verkehr und Infrastruktur

Der Netzzugang muss möglichst diskriminierungsfrei gestaltet werden. Das europäische Recht sieht die vollständige (d.h. auch rechtliche) Trennung von Verkehr und Infrastruktur vor. Heute hat die Hälfte der Mitgliedstaaten der EU ihre Schieneninfrastruktur vom historischen Eisenbahnunternehmen komplett ausgegliedert. Das Modell des integrierten Bahnunternehmens muss kritisch hinterfragt werden. Schon im Positionspapier „Wettbewerb bringt mehr Güter auf die Schiene“ (2002) stellte *economiesuisse* fest, dass eine integrierte Bahn die Interessen der Drittnutzer nur ungenügend berücksichtigt. Es wurde zudem festgehalten, dass eine Trennung ins Auge gefasst werden soll, falls

integrierte Eisenbahnunternehmen den Wettbewerb zu stark erschweren. Aus heutiger Sicht wird zunehmend klar, dass die konsequente Trennung von Verkehr und Infrastruktur den diskriminierungsfreien Netzzugang wesentlich besser sicherstellen würde als unter dem Regime des integrierten Eisenbahnunternehmens. Ein von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängiger Infrastrukturbetreiber würde sich gegenüber allen Bahngesellschaften gleichermaßen verpflichtet fühlen und hätte keinen Anreiz für diskriminierende Trassenvergabe. Die Netzbetreiberin würde ein wirtschaftliches Interesse an der grösstmöglichen Nutzung des Netzes und an einem qualitativ hochwertigen Netz haben. Sie würde daher den Zugang aller interessierten Bahnunternehmen unterstützen und so den Wettbewerb fördern. Dazu würde sich mit einer sauberen Trennung eine unabhängige Trassenvergabestelle erübrigen, zugunsten des Wettbewerbsrechts welches bei Marktversagen wirkt. Dies hätte vermutlich auch eine positive Auswirkung auf die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten (weniger Sektorregulierung).

Nicht nur aus wettbewerbspolitischer Sicht würde eine Trennung Sinn machen. Mittels der Trennung erhöht sich auch die Transparenz. Heute wirkt sich die unvollendete Trennung von Verkehr und Infrastruktur schädlich aus. Die Zusatzkosten durch Mehrverkehr (wegen der Bahn 2000) wären nach vollzogener Trennung bereits sehr rasch sichtbar geworden und hätten nicht zu einer Überraschung nach vielen Jahren geführt. Die bestehende Intransparenz birgt zusätzlich die Gefahr von wettbewerbsverzerrenden Quersubventionierungen – die sich mit fortschreitender Liberalisierung akzentuieren können. Auf der einen Seite werden die Infrastrukturen von der öffentlichen Hand mehrheitlich finanziert. Andererseits werden Verkehrsleistungen, mit Ausnahme des Regionalverkehrs und des kombinierten Güterverkehrs, grundsätzlich nicht subventioniert. Dazu agieren Tochtergesellschaften von Eisenbahnunternehmen oft als Bauherrschaft bei Grosseisenbahnprojekten (z.B. AlpTransit Gotthard AG, 100-prozentig im Besitz der SBB). Eine klarere Trennung von Infrastrukturaufgaben und Verkehrsdiensten würde die Transparenz wesentlich erhöhen. Aus diesen Gründen fordern wir eine rechtliche Trennung von den Verkehrs- und Infrastrukturbereichen. Die Trennung von Netz und Dienst ist so zu organisieren, dass auch klare betriebswirtschaftliche Kostenvorteile erzielt werden können, die an die Kunden weiterzugeben sind. Die zu gründende Infrastrukturbetreiberin soll für den Bau, Betrieb und Unterhalt der gesamten normalspurigen Eisenbahninfrastruktur zuständig sein

Trassenpreisreform und Prioritätenordnung auf dem Netz

Will man ernsthaft mehr Güter auf den Schienen transportieren, so müssen die Rahmenbedingungen zugunsten des Schienengüterverkehrs spürbar verbessert werden. Heute wird auf Kosten des Steuerzahlers und des Strassenverkehrs der Ausbau der Schieneninfrastruktur finanziert und der Betrieb des Schienengütertransports subventioniert. Gleichzeitig ist der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt. Bei der Trassenvergabe werden Güterzüge stiefmütterlich behandelt und müssen höhere Preise bezahlen. Dies macht wenig Sinn. Das geltende Trassenpreissystem benachteiligt den Schienengüterverkehr und ist nur mit hohen Kosten zulasten des Steuerzahlers wettbewerbsfähig.

Seit mehreren Jahren fordert die Wirtschaft Änderungen bei den Trassenpreisen sowie bei der Prioritätenordnung auf dem Schienennetz. Doch der Schienengüterverkehr bezahlt in der Schweiz immer noch rund das Dreifache des Tarifs der umliegenden Länder. Gleichzeitig und nur schwer nachvollziehbar bewegen sich die Trassenpreise im Personenverkehr im europäischen Mittelfeld. Dies führt zum Schluss, dass das schweizerische Trassenpreissystem strukturell geändert werden sollte, mit dem Ziel, Subventionen abzubauen.

Weiter schadet die geltende Prioritätenordnung der Qualität des Güterverkehrs und treibt dessen Kosten in der Höhe. Grundsätzlich sollte allgemein der vertaktete Verkehr Vorrang haben. Allerdings sollte diese Priorität nur gegen einen höheren Trassenpreis gewährt werden. Wir fordern deshalb eine grundlegende Änderung des Trassenpreissystems. Die Preise für die Netzbenutzung sollen in einem

angemessenen Verhältnis zum Aufwand des Infrastrukturbetreibers und zur Qualität und zeitlichen Lage einer Trasse stehen. **Nicht nur der Personenverkehr, sondern der gesamte vertaktete Verkehr soll die Trassen prioritär, jedoch gegen Preisaufschlag, benutzen dürfen.**

Sektorregulierung

Die schrittweise Öffnung des Eisenbahnmarktes bedarf einer speziellen Sektorregulierung, wie wir sie aus Telekom oder Strommarkt kennen. Ein verwaltungsunabhängiger Bahnregulator (RailCom) sollte geschaffen werden, um die Liberalisierung durchzusetzen. Seine Aufgabe ist das Eingreifen bei Wettbewerbsbehinderungen. Mit den heutigen Kompetenzen des Bundesamts für Verkehr (BAV) als Eigner und Aufsichtsbehörde sind Interessenkonflikte offensichtlich. Die Konzentration von Aufgaben im BAV widerspricht den internationalen Vorgaben und auch den bundeseigenen Weisungen. Dies obschon das UVEK in seinen Leitlinien zur Weiterentwicklung der Regulierung in den schweizerischen Netzinfrastrukturen vom 12. Dezember 2007 festgehalten hatte, dass die Regulierung unabhängig ausgestaltet werden muss (Leitlinien 10, Seite 18), wenn Entscheide neutral oder frei von Instruktion getroffen werden sollen. Im selben Dokument wird richtigerweise präzisiert, dass insbesondere problematisch sein könnte, wenn der Bund gleichzeitig am ehemaligen Monopolisten mehrheitlich beteiligt ist. Eine konsequente Entflechtung der heutigen Aufgaben des BAV und die Schaffung eines Regulators mit klaren Kompetenzen ist also eine Voraussetzung für den Erfolg einer weiteren Marktöffnung. Die RailCom soll über ein eigenes Fachsekretariat verfügen und folgende Kernaufgaben erfüllen:

- Sie legt die Trassenpreise (ex-Ante) nach den auf dem Verordnungsweg definierten Prinzipien fest. Die Kommission kann wettbewerbsverzerrende Trassenpreise untersagen und soll Anreize für einen wirtschaftlichen Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur setzen. Sie ergreift die Initiative entweder aufgrund einer Klage oder von Amtes wegen;
- Sie vermittelt und entscheidet bei Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem gesetzlichen diskriminierungsfreien Netzzugang. Sie kann gegen technische, betriebliche und kommerzielle Barrieren der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber einschreiten;
- Sie übt die Aufsicht über die Trassenvergabestelle aus, solange die Infrastruktur und der Verkehr nicht rechtlich getrennt sind.

Der diskriminierungsfreie Zugang muss umfassend interpretiert werden, damit sich der Wettbewerb möglichst frei entfalten kann. Es reicht nicht aus, wenn der Zugang zum Netz gewährleistet wird, aber dort weitere Wettbewerbsverzerrungen bestehen bleiben. Von wesentlicher Bedeutung sind insbesondere folgende potenzielle Hindernisse:

- Benutzung der Einrichtungen wie Tankstellen, Rangierbahnhöfe oder Werkstätten
- Zusatzleistungen wie Rangier- und Schiebedienste
- Energiebezug
- Letzte Meile (Zufahrt vom Nutzer auf das Netz)
- Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr
- verursachergerechte Trassenpreise.

Die vorgeschlagene sektorspezifische Regulierungsbehörde soll nicht als permanentes Organ betrachtet werden, sondern als temporäre Instanz, die den immer mehr vom Wettbewerb geprägten Eisenbahnmarkt unabhängig beaufsichtigt. Daher muss die Existenz der RailCom zeitlich befristet werden (z.B. 10 Jahre), damit die Notwendigkeit dieser Institution periodisch hinterfragt wird. Auch sollte geprüft werden, ob eine einzige (neue) Wettbewerbsbehörde geschaffen werden soll, in die neben der WEKO auch die Sektorbehörden mit Wettbewerbsaufgaben und die Preisüberwachung

eingegliedert werden. **Damit sich der Wettbewerb im Schienenbereich dauerhaft etablieren kann, fordern wir die Gründung einer unabhängigen RailCom, die solange wie notwendig, insbesondere den diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellt.**

Systematische Ausschreibungen

Zur Förderung des Wettbewerbs müssen künftig die von der öffentlichen Hand bestellten und finanzierten Verkehrsleistungen systematisch ausgeschrieben werden. Heute wird der Regionalverkehr vorwiegend durch allgemeine Steuermittel finanziert. Der Beitrag des Bundes beläuft sich 2009 Jahre auf 770 Mio. Franken und stellt damit einen wichtigen Ausgabenposten dar. Es wurde wiederholt festgestellt, dass die Mittel zugunsten des regionalen Personenverkehrs aus Sicht des Bundes nicht optimal eingesetzt werden. Im Subventionsbericht des Bundesrates gehört die Abgeltung des Regionalverkehrs zum Beispiel zu den 70 Bundessubventionen mit Handlungsbedarf. Im Regionalverkehr wurde bisher vorwiegend auf Dienstleistungen von öffentlichen Unternehmen im Monopol gesetzt. Solche Marktordnungen schaffen wenig Anreize für einen effizienten Betrieb. Die Leistungserbringer, die den Zuschlag infolge einer Ausschreibung gewinnen, sollen von sicheren Bedingungen profitieren. Umgekehrt sollen Mängel des im ordentlichen Bestellverfahren abgegoltenen Verkehrsangebots möglichst rasch und ohne Ausnahme zu einer Ausschreibung führen. Unternehmen, die sich nicht einem transparenten Ausschreibungsverfahren unterstellen, dürfen nicht von einem übermässigen finanziellen Schutz durch den Bund profitieren. Die Kantone sollen Anreize bekommen, möglichst viele Dienstleistungen im Regionalverkehr auszuschreiben. Dass Ausschreibungen im Schienenverkehr zu einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz öffentlicher Mittel führen, wurde im Ausland schon mehrfach nachgewiesen. Beispiele in Deutschland zeigen, dass sich durch die Ausschreibungen nicht nur die Wirtschaftlichkeit verbessert, sondern auch die Angebotsqualität. Der mit einer Ausschreibung verbundene Aufwand darf aber gleichzeitig nicht unterschätzt werden. Dieser muss aber mit dem Aufwand des bestehenden linienweisen Bestellungsverfahrens im Regionalverkehr verglichen werden, der bekanntlich ebenfalls hohe Kosten verursacht.

Besonders in der Schweiz, die bereits über mehrere im Regionalverkehr tätige Eisenbahnunternehmen verfügt, sind die Aussichten auf einem funktionierenden Bieterwettbewerb gut, soweit die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Um sich eine gute Position im europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen und vom steigenden Wettbewerb zu profitieren, kann eine breitere Anwendung von Marktinstrumenten auch im eigenen Interesse der Eisenbahnunternehmen liegen. Mit den voraussichtlich steigenden Mobilitätsbedürfnissen wird die Nachfrage nach öffentlichen Transportmitteln in Europa weiter wachsen, insbesondere in den Agglomerationen. Gewisse Unternehmen sind bereits grenzüberschreitend tätig (Arriva, Veolia Transport). Im Busbereich konnte die Tochtergesellschaft der Schweizerischen Post, die Post Auto AG, erste erfolgreiche Erfahrungen im benachbarten Ausland sammeln. Den Schwerpunkt 10 unterstützen wir.

6.4 Luftfahrt

Der Ausbau der Infrastruktur ist nicht nur aus räumlichen, ökologischen und finanziellen Gründen limitiert. Gerade im Falle der Luftfahrt scheitert die nachfragegerechte Entwicklung der Infrastruktur oft auch an politischen Widerständen.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt (Seite 10)

Die Analyse attestiert der Luftfahrt von allen untersuchten Infrastrukturnetzen den tiefsten volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Anteil der direkten und indirekten Wertschöpfung der Luftfahrt am BIP beträgt lediglich 0.3 Prozent, oder CHF 1,4 Mrd. (Total Infrastruktur: 10 Prozent bzw. CHF 43.8 Mrd.). Im Vergleich zu anderen Studien ist diese Schätzung sehr tief. So beziffert beispielsweise alleine der Flughafen Zürich seine direkte und indirekte Wertschöpfung auf CHF 7.3 Mrd.

(Nachhaltigkeitsbericht 2008). Rechnet man die induzierten und katalytischen Effekte hinzu, so resultiert für den Standort Zürich eine Wertschöpfung von 19,6 Mrd.¹.

Überdies unterschätzt der Bericht die Bedeutung der Luftfahrtinfrastruktur für die Standortqualität der Schweiz. Für eine kleine und offene Volkswirtschaft mit einer hohen Anzahl an internationalen Organisationen sowie einer hohen Exportquote ist die Luftfahrt von absolut elementarer Bedeutung². Im Hinblick auf die zu tief geschätzte Wertschöpfung der Luftfahrt ist eine explizite Nennung der Relevanz der Luftfahrt für den internationalen Standortwettbewerb wichtig. *economiesuisse* fordert deshalb folgende Ergänzung auf S. 12:

„Bereits geringe Unterschiede in der Qualität der Infrastrukturausstattung können somit einen entscheidenden Einfluss auf die Standortattraktivität eines Landes ausüben. Inbesondere der Luftfahrt kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Denn gerade für eine kleine, offene Volkswirtschaft mit einer Vielzahl an internationalen Organisationen und einer hohen Exportquote ist eine herausragende Luftfahrtinfrastruktur von elementarer Bedeutung. Der Zustand der Infrastrukturnetze (...)“

Kosten der Infrastrukturnetze (Seite 13)

Im Bericht wird behauptet, dass Infrastrukturen externe Kosten verursachen. Diese Behauptung trifft, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, beim Luftverkehr nicht zu.

Die dem Bericht zu Grunde liegende Studie des ARE „Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz 2005“ umfasst nur den Schienen- und Strassenverkehr, nicht aber den Luftverkehr. Die Infrastrukturen des Luftverkehrs generieren in der Schweiz keine externen Kosten. Der Luftverkehr trägt seine Kosten selber.

Ausgangslage / Stand der nationalen Infrastrukturnetze / Luftverkehr (Seite 23)

1. *Abschnitt:* Skyguide bewirtschaftet nicht nur den Luftraum über der Schweiz, sondern zu einem grossen Teil (45%) auch jenen über dem angrenzenden Ausland.

2. *Abschnitt:* Generell unterschätzt die Studie die Kapazitätsprobleme an den Landesflughäfen. Die Kapazitätsgrenzen an den Landesflughäfen Genf und Zürich sind schon heute erreicht. Die Kapazität des Flughafens Zürich stösst nicht nur wegen den Überflugbeschränkungen in Süddeutschland an ihre Grenzen, sondern auch durch die, für diese Flugplatzkategorie einzigartig strenge, Nachtflugsperrung und durch die Einschränkungen bei den An- und Abflugverfahren.

3. *Abschnitt:* Nicht alle, sondern nur bestimmte, Treibhausgase haben unterschiedliche Auswirkungen in verschiedenen Höhen. Beim wichtigsten Treibhausgas, beim CO₂ spielt es keine Rolle, in welcher Höhe es in die Atmosphäre eingebracht wird.

4. *Abschnitt:* In der Liste der (Landes) Flughäfen ohne Hub-Charakter fehlt der Flughafen Basel.

Fussnote 57: veraltet (Verfassungsänderung ist beschlossen)

Entwicklungstrends (Seite 41)

Der Bericht betrachtet Entwicklungstrends im Verkehr bis 2030. Im Personenverkehr prognostiziert der Bericht dem Luftverkehr mit einem Plus von 90 Prozent die stärkste Zunahme (Strasse + 20%, Schiene +45%). Trotz des enormen Wachstums und den damit verbundenen heutigen und zukünftigen Kapazitätsengpässen enthält das Strategiepapier keine konkreten Forderungen nach einem Ausbau der Infrastruktur. Dies im Gegensatz zu Strasse und Schiene, wo in den jeweiligen Leitsätzen I die Kapazitätsproblematik explizit angesprochen wird.

¹ Die Studie im Auftrag des BAZL/Aerosuisse/SIAA (2006) schätzt einen ähnlich hohen Betrag.

² In einer Studie von Avenir Suisse zum Flughafen Zürich (2009) werden diese Argumenten u.a. durch Arbeiten von Schips (2005) und Arthur D. Little (2002) untermauert.

Herausforderungen (Seite 48)

Umweltverträglichkeit

Der Bericht verlangt, dass externe Kosten durch marktbasierende Instrumente internalisiert werden sollen und erwähnt unter anderem das EU-ETS. Die Schweizer Luftfahrtindustrie lehnt es jedoch ab, ein regionales Emissionshandelssystem wie das EU ETS einzuführen und stellt sich auch gegen die Übernahme des EU-ETS durch die Schweiz. Die Schweizer Zivilluftfahrt unterstützt im Einklang mit IATA ein globales ETS, vorausgesetzt, dass die übrigen Potenziale zur Reduktion von CO₂ (z.B. SES) ausgeschöpft sind. SWISS schlägt daher folgende Ergänzung vor:

„Die externen Kosten der Infrastrukturnutzung sind mittels marktbasierter Instrumente wie Lenkungsabgaben (z.B. LSVA, Fluglärmfonds) oder Zertifikatehandel (z.B. EU ETS, Alpentransitbörse) so weit als möglich zu internalisieren. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass weder im nationalen noch im internationalen Kontext Wettbewerbsverzerrungen entstehen.“

Wettbewerbsfähigkeit

Die schweizerischen Infrastrukturunternehmungen sollten global und nicht nur gegenüber ihren europäischen Konkurrenten vor Diskriminierung geschützt werden. In der Luftfahrt herrscht der Wettbewerb auf globaler Ebene.

Langfristige Finanzierung sicherstellen (Seite 50)

Die Einführung eines Mobility Pricing auf Flughäfen ist für die Sparte Luftfahrt nicht nötig und wird abgelehnt, weil die Finanzierung der Luftfahrtinfrastruktur aus dem Sektor selber heraus erfolgt.

Herausforderungen für die Luftfahrt (Seite 56)

Flughafenkapazitäten

Der Bericht fordert eine gleichmässige Verteilung der Flugbewegungen über den Tag. Diese Forderung erkennt die Realitäten. In einem kleinen lokalen Markt wie der Schweiz lassen sich Langstreckenflüge nur betreiben, wenn zusätzlich zu lokalen auch Umsteigepassagiere befördert werden. Dies impliziert per se eine (wellenförmige) Konzentration von Flugbewegungen. SWISS fordert aus diesem Grunde die Streichung dieses Abschnittes.

Ferner wird ein Pisten-Ausbau- bzw. Neubau implizit ausgeschlossen: Doch gerade für den Flughafen Zürich ist ein Parallelpistensystem eine zukunftssträchtige Variante. Auch die Verlängerung der Piste 28 würde Vorteile bringen: sie würde die Lärmbelastung in flughafennaher Umgebung reduzieren. Unser Mitglied SWISS schlägt deshalb folgende Änderung vor:

„ (...) ein kompletter Neubau von Start- und Landebahnen ist angesichts der äusserst knappen Raumverhältnisse in den dicht besiedelten Flughafenregionen schwierig. Eine mögliche Lösung stellt ein Parallelpistensystem am Flughafen Zürich dar.“

Umweltverträglichkeit

Kerosinsteuern sind kein effizientes Mittel und sollten in einem solchen Bericht auch nicht als Beispiel verwendet werden. Wir schlagen folgende Änderung vor:

„Eine nicht wettbewerbsverzerrende und spürbare Reduktion der Schadstoff- und CO₂-Emissionen des Luftverkehrs – z.B. durch effiziente Luftraumbewirtschaftung, Kerosinbesteuerung, oder Emissionszertifikatehandel – setzt ein international abgestimmtes Vorgehen voraus. Solange die Luftfahrt ihre Infrastrukturkosten selber trägt, ist eine Kerosinsteuer kein geeignetes Mittel.“

Die grössten Potenziale zur Eindämmung des Fluglärms birgt der technische Fortschritt. Daher soll in erster Linie der Einsatz leiserer Flugzeuge gefördert werden. Überdies braucht es insbesondere für den Flughafen Zürich eine langfristige Raumplanung, um die Bautätigkeit in unmittelbarer Nähe des Flughafens zu steuern.

Wettbewerbsfähigkeit

Es ist ein zusätzlicher Abschnitt "Wettbewerbsfähigkeit verbessern" einzufügen. Da die Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt stark von deren internationaler Wettbewerbsfähigkeit abhängt, ist diese im Einklang mit dem „Luftfahrtpolitischen Bericht“ durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen zu fördern.

Insgesamt scheint die Infrastrukturstrategie des Bundesrates aus unserer Perspektive neutral auszufallen. Grundsätzlich unterschätzt der Bericht jedoch die Kapazitätsproblematik und greift deshalb in seinen Forderungen zu kurz. Folgende Elemente sollten in einer Stellungnahme erwähnt werden.

- Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt wird zu tief geschätzt. Der Bericht sollte daher zumindest auf die Bedeutung der Luftfahrt für den internationalen Standortwettbewerb hinweisen.
- Die Strategie erwähnt des Öfteren den Einsatz von marktbasierten Instrumenten zur Reduktion von externen Effekten. An diesen Stellen muss der Einsatz von *internationalen und wettbewerbsneutralen* Instrumenten stärker hervorgehoben werden.
- Die Forderung nach einer gleichmässigeren Verteilung der Flugbewegungen über den Tag ist zu streichen. Sie entspricht nicht der Realität.
- Der Bau von neuen Landepisten soll nicht als unrealistisch bezeichnet werden. Die Strategie soll zumindest die Prüfung eines Parallelpistensystems für den Flughafen Zürich erwähnen.
- Die Leitsätze sollen die Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen explizit aufgreifen.

6.5 Herausforderungen im Sektor Strom

Wir unterstützen die Erkenntnis, dass die Schweiz nicht um einen rechtzeitigen – d.h. baldigen – Neubau von Grosskraftwerken herum kommt. Im Bericht wird jedoch der Beitrag der Effizienzsteigerung zur Deckung der signifikanten zukünftigen Stromlücke überschätzt und der Einfluss des auf S. 36 erwähnten schnelleren Bevölkerungswachstums nicht einbezogen. Die Stromperspektivstudien der Elektrizitätswirtschaft zeigen eine grössere Unterversorgung von 25-30TWh auf. Es darf auch nicht vergessen werden, dass die Substitution der fossilen Rohstoffe durch Elektrizität – bspw. durch Zielsetzungen der Klimapolitik – einen wesentlichen Strommehrbedarf auslöst. Beim Übertragungsnetz sind die Grenzübergänge zwar neuralgische Punkte, weil dort die Flüsse durch die angrenzenden Transportbetreiber begrenzt werden. Die Engpassursachen liegen jedoch meist im Landesinnern. Folglich sind nicht nur kurzfristig Massnahmen zur effizienten Bewirtschaftung der knappen Kapazitäten notwendig, sondern ein unverzüglich aufgenommener – und nicht nur langfristiger – Ausbau des Schweizer Stromnetzes ist notwendig. Die NIS-Problematik kann nur marginal durch die Verkabelung verkleinert werden. Demgegenüber führen Verkabelungen zu einem komplizierteren und risikobehafteten Betrieb und massiv höheren Kosten, die der Endkunde letztlich bezahlen muss. Für die kleinräumige Schweiz besteht keine Möglichkeit, wirtschaftlich Hochspannungsgleichstrom (ohne Einbindung in ein europäisches Netz) einzusetzen. Verbesserungspotential sehen wir ebenfalls im Netz des europäischen Stromverbunds durch vermehrte Koordination. Wir unterstützen auch die Einführung von impliziten Auktionen als effizienter Mechanismus des Engpassmanagements. Jedoch sind diese Verfahren – angewandt ausschliesslich im vortägigen Bereich und angewandt ausschliesslich auf Landesgrenzen – bei Weitem nicht ausreichend, um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern. Noch wichtiger ist aber, dass der Ausbau der Schweizer Netze zielgerichtet und in Koordination mit der EU vorangetrieben wird. Durch Um- und Ausbau des Netzes müssen die Engpässe gezielt beseitigt werden. Von Vorteil wäre es auch, Netzelemente einzubauen, welche ermöglichen, den Fluss bestmöglich zu optimieren. Kürzere

Bewilligungsprozedere – ähnlich jenen der EU Staaten – sind zudem vordringlich in der Schweiz einzuführen.

6.6 Gas

Keine Bemerkungen

6.7 Telekom

Ergänzend zu den angeführten Punkten.

- *Rechtssicherheit schaffen*
Im heutigen Telekomumfeld herrscht weder für private Anbieter noch für die Swisscom Rechtssicherheit. Langwierige Verfahren vor WEKO und COMCOM sind Teil des aktuellen Systems. Dies ist vor dem Hintergrund eines sehr raschen technologischen Wandels und hoher Investitionsrisiken eine Wachstumsbremse. Diese muss gelöst werden.
- *Klare Rahmenbedingungen geben*
Die Schweiz verfügt nicht über eine Infrastrukturpolitik in der Telekommunikation. Es ist nicht klar, welches Ziel das Land verfolgt. Ist die Glasfaser wichtig und gewünscht? Welche Rolle soll der Wettbewerb in der Telekommunikation spielen? Wie sieht die Grundversorgung künftig aus? Sollen die Mobilterminierungsgebühren reguliert werden? Wird die Telekommunikation „europäisiert“? Die unausgesprochene Telekommunikationspolitik schafft ebenfalls Investitionsrisiken, die von allen Marktteilnehmenden bei Entscheiden einkalkuliert werden müssen.
- *Liberalisierung und Privatisierung zu Ende führen*
Die Wirtschaft fordert, dass die Swisscom privatisiert werden soll. Dies hätte den wichtigen Effekt, dass der grösste Marktteilnehmer sich rational verhalten könnte. Heute muss die Unternehmung jederzeit mit einem Staatseingriff rechnen (Eircom). Dieser potentielle Eingriff muss von der Swisscom in das eigene Verhalten einkalkuliert werden. Sie kann nie etwas unternehmen, was zu einem Eingriff führen würde. Gleiches gilt auch für die anderen Marktteilnehmer, die sich mit einem Konkurrenten konfrontiert sehen, der auch irrational (politisch) handelt. Allgemein führt dies zu höheren Risiken, die Investitionen hemmen und Preise erhöhen.
- *Disziplin in der Verwaltung beim Bund, Kantonen und Bundesbetrieben*
Der Bau von eigenen Telekommunikationsnetzen durch Bund und Kantone ist nicht statthaft. Im kleinen Markt Schweiz wird ein wichtiger Auftraggeber entzogen, wenn Bundesstellen und Bundesbetriebe neue Infrastrukturen parallel zu den kommerziellen Netzen der privaten Anbieter errichten. Vielmehr sollte der Bund sich darum bemühen, durch Ausschreibungen möglichst viele unterschiedliche Anbieter mit den jeweiligen effizienten Angeboten zum Zug kommen zu lassen.

7 Leitlinien der nationalen Infrastruktur

Die grundsätzliche Haltung im Bericht wirkt reaktiv. Es ist die Rede von Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Der Erhalt ist sicher wichtig und Grundlage des Funktionierens. Dies sollte aus Sicht der Wirtschaft aber nicht das Ziel sein. Die Schweizer Wirtschaft ist nicht gefangen im Mittelmass, sondern verfügt über eine hervorragende Ausgangslage, um die Führungsrolle als Standort auszubauen. Die Infrastrukturen sollen dabei Mittel zum Zweck und nicht Selbstzweck sein. Die Wirtschaft hat eigene Leitlinien entworfen (siehe Anfang) und möchte, dass diese vom UVEK aufgenommen werden.

Für die von Ihnen vorgegebenen Elemente würde dies bedeuten:

- Es ist sicherzustellen, dass die Schweiz über das Jahr 2030 hinaus über eine leistungsfähige Infrastruktur verfügt, die auf europäischem und auch globalem Niveau hinsichtlich Preis/Leistung und Innovation eine führende Rolle einnimmt.
- Die negativen Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt sind so weit zu minimieren, dass auch in diesem Bereich der Schweiz eine Vorbildrolle zukommt – auch in diesem Fall vor dem Hintergrund innovativer Lösungen, die der Volkswirtschaft als Ganzes zu Gute kommen. Der Schutz der Umwelt soll Hand in Hand mit der wirtschaftlichen Entwicklung gehen, er darf nicht zum Selbstzweck werden. In jedem Fall sind freiwillige und selbstverpflichtende Massnahmen der richtige Weg. Dies hat die Schweiz in der Vergangenheit belegt. Im Zentrum des Umweltschutzes soll das selbstverantwortliche Handeln der Firmen und der Menschen stehen und nicht zusätzliche staatliche Zwangsmassnahmen.
- Der Mitteleinsatz ist hinsichtlich der Effizienz massiv zu steigern. So sind weltweit führende Regulierungssysteme zu analysieren und Lehren für die Schweiz zu ziehen. Bei den Liberalisierungen und Privatisierungen hat die Schweiz sozusagen noch unausgeschöpftes Potential. Durch Privatisierungen und Liberalisierungen liesse sich noch unausgeschöpftes Potential erschliessen. Vor dem Hintergrund knapper werdender finanzieller Ressourcen ist dies unbedingt notwendig.
- Die Modelle zur Finanzierung sind ganz allgemein zu flexibilisieren. Der Staat sollte nur dort aktiv werden, wo sich keine privaten Investoren finden. Deshalb sind Infrastrukturprojekte so zu gestalten, dass private Investoren angezogen werden können. Public-Private-Partnerships sind analog zu europäischen Modellen auf eine breite Basis unterschiedlicher Varianten zu stellen. Es wird künftig viel Kreativität gefragt sein; angesichts der Stabilität der Schweiz als Standort müsste es für Investoren attraktiver sein, sich hier einzubringen als im europäischen Raum. Das Niveau privater Finanzierungen sollte deshalb bis 2030 deutlich über dem Durchschnitt des europäischen Benchmarks liegen.
- Die Integration in Europa ist hinsichtlich der Interoperabilität und Normierung von Infrastrukturen ein Muss und erlaubt, vom europäischen Markt zu profitieren. In allen anderen Fragen (zum Beispiel Emissionshandel) gibt es keinen Grund, europäische Rahmenbedingungen nachzuvollziehen. Die Schweiz sollte den eigenständigen bilateralen Weg weitergehen. Sofern auf freiwilliger Basis Firmen oder Branchen an europäischen Systemen teilnehmen wollen, sollte die Eidgenossenschaft als Ermöglicher auftreten und die Forderungen bei der EU einbringen.

Stossrichtung III: Wirtschaftlichkeit des Infrastruktursystems steigern

- *Projekte priorisieren und optimieren*
Nur Projekte realisieren, die einer Kosten-Nutzen Analyse standhalten und in angemessenen Zeitraum eine vernünftige Erfolgsbilanz aufweisen. Messkriterium sollte das Interesse privater Investoren sein, sich auf ein Projekt einzulassen. Erst wenn sich kein privater Investor findet, ist eine staatliche Finanzierung angezeigt.
- *betriebliche Effizienz fördern*
Die Produktivität ist durch organisierte Massnahmen zu steigern. Dazu gehört vor allem auch: keine doppelten Infrastrukturbauten, wettbewerbsorientierte Regulierung, Privatisierungen, Liberalisierungen, Marktöffnungen. Ausserdem sollte ordnungspolitisch rigid verhindert werden, dass Bundesbetriebe oder der Bund selbst liberalisierte Infrastrukturen wieder erstellen (eigene Telekomnetze in der Bundesverwaltung, IT bei SBB, etc.).
- *Synergien ausschöpfen*
Synergien bei Bau, Betrieb und Unterhalten sollten priorisiert werden und nötigenfalls über Regiebetriebe hinweg realisiert werden. Der Synergie ist Vorrang zu geben, vor betrieblichen

Interessen der Bundesbetriebe. Letztlich geht es um die Frage des Nutzens für die Volkswirtschaft.

Stossrichtung IV: Finanzierung der Infrastrukturnetze langfristig sichern.

- *Dauerhafte Anreize für privates Engagement schaffen*
Die Rahmenbedingungen sind so zu schaffen, dass ein diskriminierungsfreier Wettbewerb möglich wird.
- *Mittelfristig bestehendes Finanzierungsmodell optimieren*
Einnahmen und Ausgaben müssen sich die Waage halten. Es kann nur gebaut werden, was bezahlt und auch langfristig unterhalten werden kann.
- *Längerfristig Systemwechsel zu Mobility Pricing anstreben*
Das Modell des Mobility Pricing ist nur dann zu akzeptieren, wenn es das bestehende Abgabesystem ersetzt und die Gesamtbelastung reduziert. Es muss auch das Verursacherprinzip eingehalten werden, es wäre z.B. nicht akzeptabel, wenn aus dem Strassenverkehr zusätzliche Mittel in den Schienenverkehr umgelenkt würden.
- *Voraussetzungen für privates Engagement schaffen*
Projekte sollten grundsätzlich für private Investoren geöffnet werden. Die Finanzierungsmodelle sollten möglichst offen sein und nicht durch Vorgaben eingeschränkt werden.

Stossrichtung V: günstige Rahmenbedingungen für die Infrastrukturektoren schaffen

- *Infrastrukturmärkte angemessen regulieren*
Die Aussage ist sehr pauschal. Eine angemessene Regulierung ist dann gegeben, wenn das Ergebnis aus Sicht der Volkswirtschaft optimal ist. Eine Regulierung sollte sich daher nicht nach den Kriterien „minimal“ oder „maximal“ orientieren. Vielmehr geht es darum, einen Fahrplan aufzuzeigen, wie die liberalisierten Sektoren von der sektorspezifischen Regulierung gelöst werden können. Es muss Ziel einer Liberalisierung sein, dass nach erfolgreicher Umsetzung die Liberalisierungsbehörden durch die Wettbewerbsbehörde abgelöst werden. Nur so kann längerfristig eine Überregulierung verhindert werden. Das sektorspezifische Liberalisierungsregime ist nach getaner Arbeit abzuschaffen (sunset clause).
- *Aktive Rolle bei der Europäisierung übernehmen*
Die geographische Positionierung erlaubt der Schweiz, eine Sonderrolle in Europa einzunehmen. Diese sollte zu Gunsten der bilateralen Beziehungen mit Europa gespielt werden können. Wichtig ist, dass die schweizerischen Infrastrukturen langfristig mit dem europäischen System kompatibel sind. Wichtig ist auch, dass es keinen autonomen Nachvollzug europäischer Rahmenbedingungen ohne Not gibt. Die Schweiz kann einen eigenen Weg gehen und sollte sich auch im Infrastrukturbereich diesen offen halten.
- *Verkehr gesamtheitlich koordinieren*
Der Verkehr ist so zu koordinieren, dass sich für den Standort eine optimale Lösung ergibt. Dies beinhaltet auch die Sicherstellung der Freiheit zur Wahl des Transportmittels. Eine Koordination ist sinnvoll und richtig, wenn sie nicht zu Lasten der individuellen Freiheit geht. Es wäre schädlich, wenn das Wirtschaftssystem Schweiz durch eine Überregulierung der Transportkette grundsätzlich Standortnachteile hinnehmen müsste.

Strasse

Ziff. I: Es sind keine Verkehrsmanagementinstrumente vorgesehen. Solche Massnahmen müssen den Verkehrsbeteiligten klare Vorteile bringen. Wir sind mit den beiden Schwerpunkten einverstanden.

Ziff. IV 7: Der zweite Satz muss umformuliert werden. Eine Erhöhung der Treibstoffabgabe kommt erst in Frage, wenn eine Finanzierungslücke in der Nationalstrassen Finanzierung entsteht. Die dadurch erzielten Steuererträge dürfen nur Strassenausgaben decken.

Schiene

Ziff. I 1: Zusätzlicher Satz: Falls beschlossene Eisenbahnprojekte nicht wie geplant finanziert werden können, müssen die Projekte neu beurteilt und priorisiert werden, bevor zusätzliche Bundesgelder in Eisenbahninvestitionen fliessen. Nur Projekte, die ein genügendes Kosten/Nutzen Verhältnis aufweisen, sollen tatsächlich realisiert werden.

Ziff. II 3: Im Güterverkehr muss die Zuverlässigkeit sowie die Geschwindigkeit erhöht werden.

Ziff. II 3: Die Erreichung des in der Verfassung definierten Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr muss insbesondere durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen zugunsten des Schienengüterverkehrs erreicht werden (Trassenpreisreform, Priorität).

Ziff. III 6: Die Formulierung dieses Schwerpunktes unterstützen wir ausdrücklich.

Ziff. III 8bis (neu): Der Personenverkehr (Grenzüberschreitender- sowie Fernverkehr) soll schrittweise dem Wettbewerb geöffnet werden.

Ziff. IV 9: Neue Formulierung: Der FinöV-Fonds soll wie geplant nach der Vollendung der Bahn 2000, NEAT, HGV und ZEB-Projekten und die vollständige Zurückzahlung der Bevorschussung aufgelöst werden. Mit Bahn 2030 muss eine neue Finanzierung definiert werden: Konzept economiesuisse.

Ziff. V 11: Neue Formulierung: Mittelfristig sollen die Verkehr- und Infrastrukturbereiche der schweizerischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Normalspur) vollständig getrennt werden.

Luftfahrt

Leitsatz I: Der Leitsatz I ist mit folgendem Satz zu ergänzen: ...Die Kapazität der Landesflughäfen ist durch effizientere Nutzung und gegebenenfalls durch Ausbau zu erhöhen.

Leitsatz II: ... sind im Rahmen nicht wettbewerbsverzerrender und globaler Kooperationen weiterzuführen.

Leitsatz VI (neu): Durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen ist die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz zu fördern.

Schwerpunkte Strom

Ziff. I 1: In Übereinstimmung mit der Energiestrategie des Bundesrats sollte vorab ein klarer Hinweis auf die Notwendigkeit der Kernenergie erfolgen. Die bundesrätliche Energiestrategie will sowohl den Ersatz der bestehenden als auch den Neubau von Kernkraftwerken mit Verkürzung der Bewilligungs- und Bauverfahren ermöglichen.

Ziff. I 2: Das Übertragungsnetz ist nach wie vor in einem guten Zustand. Dass Leitungen länger als die geplante Nutzungsdauer in Betrieb sind, ist der sehr guten Instandhaltung zuzuschreiben. Der dringend nötige Netzausbau ist primär die Folge der Marktöffnung und des Handels.

Ziff. I 3: Für intelligente Stromnetze (smart grids) bestehen Pilotprojekte im Kanton Thurgau und in der Stadt Zürich. Die Entwicklung und die Kosten von smart grids sind weiter zu verfolgen, und die gesetzliche Regelung der Netzkosten ist dieser Entwicklung anzupassen.

Ziff. II 4: Die Stromversorgung der Schweiz erfolgt seit Jahrzehnten sicher, kostengünstig und umweltverträglich auf international überdurchschnittlichem Niveau. Die Erdverlegung von Hochspannungsleitungen ist kein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit; sie ist nicht nur aus Kostengründen, sondern für lange Strecken auch mangels technischer Reife zu vermeiden. Hingegen sind Installationen von Fluss-Optimierenden-Elementen (Phase-Shifter, line impedance controllers) zu prüfen.

Ziff. II 5: Der Ersatz bestehender durch neue KKW ist aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes allen anderen Optionen überlegen. Gaskombikraftwerke erhöhen die Auslandabhängigkeit, sodass die Stromversorgung wegen Lieferengpässen aus wichtigen Lieferländern nur noch eingeschränkt

gewährleistet sein kann. Gaskombikraftwerke als Übergangslösung können nur wirtschaftlich realisiert werden, wenn vergleichbare Rahmenbedingungen wie im Ausland bestehen.

Ziff. III 6: Sämtliche Massnahmen im Bereich der Stromversorgung müssen am Kriterium der Wirtschaftlichkeit ausgerichtet werden. Die langfristige kostengünstige Stromversorgung der Schweiz muss vorrangiges Ziel sein. Die Stromversorgung darf nicht länger als Fiskalquelle zur Finanzierung zweckfremder Anliegen herangezogen werden.

Ziff. V 7: Die langfristige kostengünstige Stromversorgung aus Importverträgen muss beibehalten werden. Die Langfristverträge sind aus Gründen der Versorgungssicherheit und des Investitionsschutzes uneingeschränkt zu erhalten. Die Verbesserung der Koordination in den europäischen Stromverbund muss über geeignete harmonisierte Mechanismen des Netzverbunds erfolgen. Die weitere Integration in den europäischen Strommarkt ist erklärungsbedürftig.

Ziff. V 8: In Art. 18 StromVG bestehen genügende und vom Parlament beschlossene Bestimmungen, um die Netzgesellschaft in Schweizer Hand zu behalten. Ein diesbezüglicher gesetzlicher Revisionsbedarf besteht nicht.

Schwerpunkte Gas

Ziff. V 1: Die Übernahme der EU-Regulierung drängt sich für den schweizerischen Gasmarkt nicht auf.

Schwerpunkte Telekom

- 1) Ausbau der Glasfaser: Die Schweiz ist bezüglich dem Ausbau der Glasfaser (FTTH) im Vergleich zu anderen OECD Ländern im Hintertreffen. Dies beruht vor allem auf der hohen Verfügbarkeit von Bandbreite über alternative Technologien. Es darf aber nicht vergessen werden, dass die Glasfaser hinsichtlich Kapazität und Konvergenz eine kleine Revolution darstellt, die in allen Infrastrukturen eine Rolle spielt.

Die Glasfaser ist gegenüber elektromagnetischen Störungen nicht anfällig und ihre Kapazität ist de facto unbegrenzt – sie eignet sich sehr gut für die Steuerung elektrischer Anlagen und Übertragung hoher Bandbreiten. Mobile Datennetze werden zum Beispiel erst dann wirklich leistungsfähig (LTE, UMTS), wenn sie an eine Glasfaserinfrastruktur angeschlossen sind. Gleiches gilt für alle anderen IP- basierten Dienste.

Entscheidend für den Erfolg des Standortes wird sein, dass möglichst rasch ein möglichst breit verfügbares Netz entsteht (FTTH), auf dem unterschiedliche Technologien und Dienste zum Einsatz kommen.

- 2) Grenzwerte für nicht ionisierende Strahlung sind auf das europäische Umfeld anzupassen. Das heutige System erschwert Investitionen und Innovation. Das heutige Regime ist ein gutes Beispiel, wie zu hohe Auflagen zu einem Antennenwald führen und zu einer Unterversorgung: Würden die europäischen Grenzwerte umgesetzt, könnte die Zahl der Antennen für künftige Netze massiv (20-30%) reduziert werden. Ausserdem würde die Versorgungssicherheit auf einen einzigen Schlag massiv verbessert, die Reichweite der Antennen würde erhöht, ohne dass neue Antennen gebaut werden müssten.
- 5) Regulatorische Rahmenbedingungen in der Telekommunikation sind so zu gestalten, dass die Schweiz zum innovativsten ICT Land in der OECD wird. Die Schweiz kann und sollte in diesem Bereich eine Vorbildrolle übernehmen.
Der Staat soll sich als Eigner und Besitzer von Telekominfrastrukturen und Anbietern zurückziehen.
- 6) Die Überprüfung der Instrumente sollte derart gestaltet sein, dass in den nächsten 10-15 Jahren die wettbewerbliche Sektorregulierung durch eine Marktregulierung (Kartellgesetz) ersetzt werden

kann. Die Regulierung des Telekombereichs sollte nur dort an den europäischen Rahmen angepasst werden, wo dies dem Standort nutzt.

- 7) Die Grundversorgung ist auf eine neue Basis zu stellen. Nicht mehr der Einsatz einer Technologie ist massgeblich, sondern die Verfügbarkeit von Bandbreiten und von Kapazitäten. Die Grundversorgung darf nicht zum Nachteil der wirtschaftlichen Entwicklung ausgestaltet sein.

* * *