

infrastrukturbericht mit wettbewerb und nachhaltiger finanzierung an die spitze

Projektleitung



Kurt Lanz, lic. rer. pol.,
ist Mitglied der Geschäftsleitung
von economiesuisse und
Leiter des Bereichs Infrastruktur,
Energie und Umwelt.
kurt.lanz@economiesuisse.ch



Dominique Reber, MA, EMBL-HSG,
war bis März 2012 Mitglied der
Geschäftsleitung von economie-
suisse und Leiter des Bereichs
Infrastruktur, Energie und Umwelt.
dominique.reber@konsulenten.ch



Urs Näf, lic. rer. pol.,
ist stellvertretender Leiter
des Bereichs Infrastruktur,
Energie und Umwelt bei
economiesuisse.
urs.naef@economiesuisse.ch



Dr. Stefan Vannoni
ist Projektleiter Infrastruktur
bei economiesuisse.
stefan.vannoni@economiesuisse.ch

Wir danken den Mitgliedern der Infrastrukturkommission und der Energie- und Umweltkommission von economiesuisse für ihre Mitarbeit an der vorliegenden Publikation.

Infrastrukturkommission



Dr. Hanspeter Rentsch
ist Mitglied der Konzernleitung der Swatch Group Ltd.,
Mitglied des Vorstandsausschusses von economiesuisse und
Präsident der Infrastrukturkommission von economiesuisse.

Anton Aschwanden, Google Switzerland GmbH
Pascal Baumgartner, Schweizerische Bankiervereinigung
Hans-Jörg Bertschi, Bertschi AG
Kurt Biri, AWK Group AG
Olivier Buchs, Sunrise Communications AG
Jan Burger, Accenture AG
Michael Burkhardt, Schweizerischer Verband der Telekommunikation
Martin Dätwyler, Handelskammer beider Basel
Ruth Derrer Ballardore, Schweizerischer Arbeitgeberverband
Patrick Eperon, Centre Patronal
Marco Ettisberger, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
Michael Frank, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Max Fritz, Verband der Schweizerischen Zellstoff-, Papier- und Kartonindustrie
Frank Furrer, VAP Verband Verlader Anschlussgeleise Privatgüterwagen
Angelo Geninazzi, Associazione industrie ticinesi
Gerhard Greiter, Siemens Schweiz AG
Philippe Gummy, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
Norbert Hochreutener, Schweizerischer Versicherungsverband
Christoph Juen, hotelleriesuisse
Patrick Kessler, Verband des Schweizerischen Versandhandels
Dieter Kläy, Schweizerischer Gewerbeverband
Bernd Kleinstauber, upc cablecom Holdings GmbH
Elke Köhler, SIAA Swiss International Airports Association
Hans Koller, strasseschweiz
Christoph Krammer, Accenture AG
Philip Kübler, Swisscom AG
Paul Kurrus, Swiss International Air Lines AG/Aerosuisse
Nikolaus Lindner, eBay GmbH
Max Nötzli, auto-schweiz
Helge Rühl, Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland
Thomas Schwarzenbach, SPEDLOGSWISS
Georges Spicher, cemsuisse
Peter Sutterlüti, KEP & Mail
Adrian Wyss, Swiss Retail Federation
Beat Zimmermann, Zürcher Handelskammer

Energie- und Umweltkommission



Rudolf Hug
ist Verwaltungsratspräsident der HT-Holding AG,
Mitglied des Vorstands von economiesuisse und Präsident
der Energie- und Umweltkommission von economiesuisse.

Omar Ateya, Handelskammer beider Basel
Jürg E. Bartlome, Energieforum Schweiz
Niklaus Baumann, Interessengemeinschaft Flexible Verpackungen
Matthias Georg Baumberger, Verband Schweizerischer Lack- und Farbenfabrikanten
Ueli Betschart, Electrosuisse
Manfred Bickel, TVS Textilverband Schweiz
Niklaus Boss, Erdöl-Vereinigung
Claude R. Cornaz, Vetropack Holding AG
Lucius Dürr, Schweizerischer Versicherungsverband
Armin Eberle, Energie-Agentur der Wirtschaft
Jean-René Ernst, Swiss Engineering
Michael Frank, Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Pirmin Frei, FREI connect
Max Fritz, Verband der Schweizerischen Zellstoff-, Papier- und Kartonindustrie
Richard Gamma, scienceindustries
Stéphane Genoud, SwissElectricity.com SA
Gisèle Girgis-Musy, EVD
Philippe Gummy, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
Monika Güntensperger, hotelleriesuisse
Martin Häberli, Verband der Schweizerischen Zellstoff-, Papier- und Kartonindustrie
Rolf Hartl, Erdöl-Vereinigung
Jean-Marc Hensch, Verband der Schweizerischen Gasindustrie
Michael Kohn, Arbeitskreis Kapital und Wirtschaft
Hajo Leutenegger, Verband der Schweizerischen Gasindustrie
Nicole Loichat, Schweizerischer Baumeisterverband
Urs Meister, Avenir Suisse
Beat Moser, swisselectric
Reto Nauli, Siemens Schweiz AG
Peter Quadri, swisselectric
Bettina Schaller Bossert, Adecco management & consulting SA
Henrique Schneider, Schweizerischer Gewerbeverband
Peter Schnurrenberger, F. Hoffmann-La Roche AG
Rolf Schweiger, Schweizer Advokatur/Notariat
Georges Spicher, cemsuisse Verband der Schweizerischen Cementindustrie
Andreas Spiegel, Swiss Re AG
Martin Streicher-Porte, SWICO
Sonja Studer, Swissmem
Jean-Louis von Planta, Schweizerischer Energie-Konsumenten-Verband von Industrie und Wirtschaft
Nicholas Walti, Horváth & Partner AG

Inhalt

Infrastrukturpolitische Leitlinien der Schweizer Wirtschaft	4
Ausgangslage	4
Liberalisierung Innovation und Wohlstand dank konsequenter Marktöffnungen	5
Finanzierung Marktpreise statt politisch verzerrte Tarife	6
Grundversorgung Effizientere Lösungen für den Service public	7
Elektrizität	9
Erdölprodukte und Gas	15
Strasse	19
Schiene	29
Luftfahrt	39
Post	43
Telekommunikation	49
Literatur	54

Vorwort

Der vorliegende Infrastrukturbericht soll nicht nur einen umfassenden Überblick zum Stand und den Herausforderungen in den verschiedenen Infrastrukturbereichen bieten, sondern auch Leitlinien für die Infrastrukturpolitik definieren, die Position der Schweizer Wirtschaft aufzeigen und konkrete Diskussionsschwerpunkte setzen. Ein besonderes Gewicht liegt auf den Themen Liberalisierung, Finanzierung und Grundversorgung. Dazu haben wir den ersten gleichnamigen Bericht, der vor zwei Jahren erschien, grundlegend überarbeitet und mit neuen Kapiteln ergänzt. Das übergeordnete Ziel liegt aber auch 2012 unverändert darin, den Standort Schweiz mit der richtigen Infrastrukturpolitik zu stärken – oder mit anderen Worten: durch Wettbewerb und nachhaltige Finanzierung an die Spitze!

Ohne gut unterhaltene und funktionierende Infrastrukturen kann die Schweiz ihre Standortattraktivität auf Dauer nicht erhalten.

Wer mit seinem Unternehmen und seinen Produkten im Wettbewerb steht, weiss: Das Ringen mit der Konkurrenz ist nicht immer nur angenehm, führt aber dazu, dass die Kunden von besseren Leistungen zu tieferen Preisen profitieren. Was für die Privatwirtschaft zum Alltag gehört, ist im Infrastrukturbereich vielfach noch Neuland. In der Vergangenheit wurden Infrastrukturen in der Schweiz fast ausschliesslich durch den Staat betrieben, der auch die darauf basierenden Dienste bereitgestellt hat. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass auch im Infrastrukturbereich Wettbewerbsmodelle möglich und sinnvoll sind. Seither werden diese Aufgaben zunehmend von modernen, privatwirtschaftlichen Unternehmen übernommen. Im Zuge der Privatisierung von staatlichen Betrieben und Aufgaben werden insbesondere die Erstellung und Instandhaltung der Infrastruktur vermehrt privaten beziehungsweise privatrechtlich organisierten Firmen übertragen. Die sinkenden Preise bei der Telekommunikation – um nur ein Beispiel zu nennen – zeigen, dass die Schweiz mit diesen Bestrebungen auf dem richtigen Weg ist. Allerdings gibt es noch viel zu tun.

Denn die Infrastrukturen sind die zentrale Grundausstattung eines Landes, auf der für die Gesellschaft und Wirtschaft wichtige Transport-, Kommunikations- und Versorgungsleistungen realisiert werden. Nicht ohne Grund leitet sich der Begriff Infrastruktur aus dem Lateinischen ab und bedeutet Unterbau. Dazu zählt neben dem Verkehr auch die Versorgung mit Telekommunikations- und Postdienstleistungen. Eine besondere Rolle in der Versorgung kommen auch Luftfracht und Schifffahrt zu. Im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit steht gegenwärtig allerdings die Energieversorgung. Klar ist: Ohne gut unterhaltene und funktionierende Infrastrukturen kann die Schweiz ihre Standortattraktivität auf Dauer nicht erhalten. Langfristige Investitionen in Infrastrukturen dürfen deshalb nicht vernachlässigt werden. Fehlende Investitionen von heute wirken sich erst in einer Generation aus, sind dann aber nur noch zu einem viel teureren Preis nachzuholen.

Weil die öffentlichen Finanzen nicht unbegrenzt sind, braucht es auch den Mut, über neue Finanzierungsmodelle nachzudenken. Die öffentlichen Infrastrukturen werden heute meist mit Steuergeldern finanziert.

Investitionen in Infrastruktur können aber auch als Kooperationen im Rahmen eines Public Private Partnership (PPP) zwischen öffentlichem und privatem Sektor realisiert werden. Der Staat ist weiterhin für die Planung zuständig, die eigentlichen Vermögenswerte befinden sich aber (je nach Modell) nicht mehr in Staats-eigentum und werden stattdessen von nicht staatlichen Investoren errichtet, betrieben und unterhalten. Verschiedene Untersuchungen im Ausland, aber auch in der Schweiz zeigen, dass sich so wesentliche Effizienzgewinne realisieren lassen. PPP-Modelle müssen deshalb systematisch geprüft werden.

Damit die Weiterentwicklung, der Betrieb und Unterhalt von Infrastrukturanlagen langfristig finanzierbar

bleiben, braucht es entsprechende nachhaltige Finanzierungslösungen. Das ist dann der Fall, wenn Infrastrukturinvestitionen gegenüber Transferausgaben priorisiert werden, vermehrt privatwirtschaftliche Investitionen einbezogen werden und die Infrastruktur stärker durch die Nutzer finanziert wird. Hier hat die Schweiz noch einen grossen Nachholbedarf.

Wir wünschen Ihnen viel Spass bei der Lektüre und hoffen, dass unser Infrastrukturbericht kontroverse und fruchtbare Diskussionen auslösen wird.

Zürich, Juli 2012



Pascal Gentinetta
Vorsitzender der
Geschäftsleitung



Kurt Lanz
Mitglied der
Geschäftsleitung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Gentinetta'.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Lanz'.

Mehr Wettbewerb, Kostenwahrheit und ein effizienter Service public

Infrastrukturpolitische Leitlinien der Schweizer Wirtschaft

Bei der Öffnung von Märkten
braucht es klare Regeln.

Ausgangslage

Moderne und leistungsfähige Infrastrukturen sind für unsere Gesellschaft und Wirtschaft von grösster Bedeutung, denn sie ermöglichen erst den Austausch von Gütern, Personen, Informationen und Energie. Um die volkswirtschaftliche Effizienz zu steigern, Innovationen zu fördern und für künftige Herausforderungen gerüstet zu sein, müssen diese Infrastrukturen – wo immer möglich und sinnvoll – dem Wettbewerb geöffnet werden. Dabei muss aber beachtet werden, dass es auch bei der Öffnung von Märkten klare (sektorspezifische) Regeln braucht, um zu verhindern, dass aus staatlichen Monopolen private werden. Dies hat insbesondere zum Ziel, neuen Wettbewerbern den Markteintritt zu erleichtern.

Infrastrukturnetze zeichnen sich gerade in den Bereichen (öffentlicher) Verkehr und Energie durch den Charakter eines natürlichen Monopols aus. Hohe Investitionskosten führen dazu, dass der Aufbau paralleler Infrastrukturen in aller Regel volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Etwas anders präsentiert sich die Situation in der Telekommunikation: Hier sind nicht zuletzt aufgrund der technischen Konvergenz konkurrierende und vielfältige Angebote entstanden – so können TV-Signale und Breitbandverbindungen heute sowohl über Kupfer- als auch über Kabelnetze angeboten werden. Ebenso können neue Netze wegen des technischen Fortschritts mit vergleichsweise geringeren Kosten gebaut werden (beispielsweise im Mobilfunk). Aber auch hier ist der Bau von Netzen – insbesondere im Anschlussbereich – mit enormen Investitionen verbunden.

Im Gegensatz zu den Netzen sind die darüber angebotenen Dienste in allen Sektoren wettbewerbsfähig. Daher muss in Zukunft vor allem der Wettbewerb der Dienste noch weiter intensiviert werden. Eine klare institutionelle Trennung von Netz und Dienst muss geprüft und – wenn die Vorteile überwiegen – umgesetzt werden.

In diesem Kapitel werden drei zentrale und sektorübergreifende Leitlinien der Wirtschaft dargelegt, mit denen der Standort Schweiz weiter gestärkt werden kann:

- ▶ Liberalisierungen müssen vorangetrieben und der Wettbewerb muss gefördert werden.
- ▶ Die Infrastrukturen müssen über Marktpreise finanziert werden.
- ▶ Die Grundversorgung muss effizienter organisiert werden.

Liberalisierungen müssen umfassend umgesetzt werden.

Auch wenn jede Infrastruktur Besonderheiten aufweist, gelten nachfolgende Überlegungen grundsätzlich. Zentral ist, dass die Liberalisierung richtig und umfassend umgesetzt wird. Halbfertige Liberalisierungsschritte sind nicht zielführend, wie das unten erwähnte Beispiel der Strommarktöffnung zeigt. Jede Infrastruktur hat spezifische Eigenschaften, weswegen sich erfolgreiche Konzepte eines Sektors nicht zwangsläufig auf einen anderen Sektor übertragen lassen.

Liberalisierung

Innovation und Wohlstand dank konsequenter Marktöffnungen

Konkurrenz spornt Unternehmen an, ihre Produkte laufend zu verbessern.

Durch die Liberalisierung der Sektoren Verkehr, Post, Telekommunikation und Energie kann die Produktivität der Schweizer Volkswirtschaft als Ganzes erhöht und der Wohlstand der Gesellschaft gesteigert werden. Denn die Liberalisierung fördert den Wettbewerb, wodurch neue Anbieter in den Markt eintreten und bestehende Unternehmen herausfordern können. Diese Konkurrenzsituation spornt Unternehmen an, ihre Produkte laufend zu verbessern. Damit wird der Grundstein für Innovationen, Investitionen und nachhaltiges Wirtschaftswachstum – das Fundament von Wohlstand und Fortschritt – gelegt.

In der Praxis müssen für eine erfolgreiche Liberalisierung vor allem Markteintrittsbarrieren abgebaut werden. Neue Anbieter müssen die Chance erhalten, zu weitgehend gleichen Rahmenbedingungen wie die bestehenden öffentlich-rechtlichen Unternehmen wirtschaften zu können. Historisch oder politisch begründete Vorteile für die bestehenden Unternehmen müssen deshalb verhindert beziehungsweise abgebaut werden, damit ein möglichst wohlfahrtssteigernder Wettbewerb entstehen kann. Dafür braucht es passende sektorspezifische Regeln.

Die Rollenkonflikte des Staates müssen gelöst werden.

Ein zentrales Anliegen der Wirtschaft ist es, die Rollenkonflikte des Staates als Eigner, Regulator und Versorger im Infrastrukturbereich zu lösen, respektive zu entflechten. Diese Konflikte sind für das Funktionieren des Marktes in den Infrastruktursektoren nach wie vor ein grosses Problem, denn sie können Markteintritte, Investitionen und Innovation behindern. Erst wenn diese Probleme gelöst sind, entsteht die notwendige Konkurrenzsituation, die den Standort Schweiz stärkt.



Positives Beispiel
Telekommunikationsmarkt

Die konsequente Öffnung des Telekommunikationsmarktes hat zu einem florierenden Angebot und sinkenden Preisen geführt. Wesentliche Elemente dieser weitgehend erfolgreichen Liberalisierung waren vor allem der Markteintritt neuer Anbieter und die durch die Konkurrenzsituation ausgelösten Investitionen in neue Technologien. Die technische Konvergenz und neue Technologien haben auch Wettbewerb zwischen den Netzen entstehen lassen. Positiv zu bewerten ist ferner die angepeilte Unabhängigkeit der Swisscom, die zwar dem Bund gehört, jedoch vorwiegend eigene betriebswirtschaftliche Entscheidungen trifft. Allerdings verfügt die Swisscom aufgrund der späten und nicht immer konsequent umgesetzten Marktöffnung nach wie vor über teilweise sehr hohe Marktanteile.



Negatives Beispiel
Strommarkt

Stromgrossverbraucher können sich zwar seit 2009 wahlweise im Rahmen der Grundversorgung zu regulierten Preisen (zu Gestehungskosten) oder auf dem freien Markt zu Marktpreisen mit Strom versorgen, jedoch haben sich erst wenige Grossverbraucher für den Markt entschieden. Der Wettbewerb zwischen den Energieversorgungsunternehmen ist ausgeblieben, die weiteren Liberalisie-

rungsschritte (Wahlfreiheit der Kleinverbraucher) werden voraussichtlich sogar verschoben. Partikularinteressen der staatlichen Eigentümer verhindern zudem die notwendigen Entflechtungen im Elektrizitätssektor. Dies zeigt: Wird aus politischen Gründen eine unvollständige Marktöffnung beschlossen, dann verhindert dies die Entstehung eines funktionierenden und volkswirtschaftlich nützlichen Wettbewerbs.

Finanzierung

Marktpreise statt politisch verzerrte Tarife

Werden Infrastrukturen von der Allgemeinheit finanziert, entstehen falsche Anreize.

Der Preis gibt den Marktteilnehmern die zentrale Information über das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage und sorgt so für eine effiziente Verteilung der Ressourcen. Auch bei den Infrastrukturen muss daher darauf geachtet werden, dass die Nutzung auf den richtigen Preissignalen basiert. Die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen soll deshalb im Grundsatz über Marktpreise erfolgen. Denn wenn Kostenwahrheit herrscht, wird die Infrastruktur nur dann in Anspruch genommen, wenn das Verhältnis zwischen Preis und Nutzen stimmt. Erfolgt die Finanzierung hingegen über Steuermittel, dann trägt die Allgemeinheit die Kosten und bei den Nutzern entstehen falsche Anreize.

Typischerweise ist bei Infrastrukturen jedoch ein – durch staatliche Markteingriffe – nach unten verzerrter Preis die Realität. Das hat weitreichende Folgen: Die Infrastrukturen werden zu stark beansprucht und es kommt zu Kapazitätsengpässen. In der Folge werden aufgrund des zu tiefen Preises teure Kapazitätsausweitungen notwendig. Dadurch wird die volkswirtschaftlich optimale Bereitstellung von Infrastrukturen verhindert.

Ist die Nachfrage hoch, müssen die Nutzer höhere Preise zahlen.

Die vollständige Kostenwahrheit kann bei den Netzen nur dann erreicht werden, wenn das Preissystem marktorientiert ist. Dies beinhaltet die Abkehr von zeitlich undifferenzierten Preisen. Vielmehr müssen in Zeiten hoher Nachfrage auch höhere Preise für die Netznutzung gezahlt werden.

Falls externe Kosten bestehen, müssen die ebenfalls existierenden volkswirtschaftlichen Nutzen berücksichtigt werden. Für die Beurteilung und die politischen Schlussfolgerungen wichtig ist am Ende die ausgewiesene Nettobetrachtung.



Positives Beispiel
Luftfahrt

Die konsequente Marktöffnung in der Luftfahrt hat dazu geführt, dass die Wettbewerbsintensität zugenommen hat. Dadurch sind die Produktdifferenzierung und die Angebotsvielfalt für die Kunden deutlich gestiegen. Die Preise folgen nun dem Spiel von Angebot und Nachfrage.



Negatives Beispiel
Öffentlicher Verkehr

Die Mobilität ist im subventionierten öffentlichen Verkehr heute zu billig. Deshalb werden Verkehrsdienstleistungen stärker nachgefragt, als dies volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Die Folge: Die Infrastrukturen lassen sich nicht durch die Einnahmen der Unternehmen finanzieren. Das Schienennetz stösst durch die subventionierten Preise – gefördert durch die statischen Trassenpreise und eine zusätzliche Bezuschussung der Berufspendler (Generalabonnement) – in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Bei Kostenwahrheit müssten zu Spitzenzeiten höhere Ticketpreise bezahlt werden als zu Zeiten schwächerer Nachfrage. Dadurch würden Fehlanreize zur Übernutzung der Infrastruktur gesenkt und Anreize für eine bessere Auslastung der Infrastruktur entstehen.

Grundversorgung

Effizientere Lösungen für den Service public

Infrastrukturen und Infrastrukturdienstleistungen sollten – wie bei anderen Gütern und Dienstleistungen üblich – weitgehend von privaten Unternehmen bereitgestellt werden. Denn durch die Wettbewerbssituation zwischen privaten Unternehmen entstehen Investitionen, Innovationen und wirtschaftliches Wachstum. Zudem können der Staatshaushalt entlastet und finanzielle Risiken reduziert werden.

Erst wenn der Markt die Grundversorgung nicht bereitstellt, kann der Staat eingreifen.

Erst wenn der Markt eine bestimmte Grundversorgung nicht oder nicht in der politisch gewünschten Menge gewährleistet, kann der Staat dafür sorgen, diese Grundversorgung in allen Regionen oder für alle Bevölkerungsschichten zu gleichen Bedingungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen zur Verfügung zu stellen (Service public).

Bei der Finanzierung kann vom Grundsatz des Marktpreises nur dann abgewichen werden, wenn die politische Mehrheit auch bereit ist, diese Kosten zu tragen. Eine grosse Herausforderung ist dabei, die angemessene Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen zu definieren. Die Bereitstellung der Grundversorgung sollte nach dem Prinzip erfolgen, den Service public auf das Nötigste zu beschränken.

Der Staat muss diese Leistung aber keinesfalls selbst erbringen. Vielmehr müssen solche Service-public-Dienste zwingend ausgeschrieben werden, weil private Dienstleister das Angebot in der Regel effizienter erbringen können. Der Staat beschränkt sich in diesem Fall auf die Finanzierung.



Positives Beispiel
Treib- und Brennstoffe

Die Grundversorgung mit Treib- und Brennstoffen ist durch private Unternehmen zuverlässig und effizient organisiert. Die Herausforderungen bei der flächendeckenden Versorgung mit Mineralöl sind dabei zum Beispiel mit den zu erbringenden Postdienstleistungen vergleichbar. Wie bei der Post müssen ein Filialnetz unterhalten (Tankstellen) und flächendeckende Transportdienstleistungen (Versorgung der Industrie und der Haushalte mit Brennstoffen) erbracht werden.

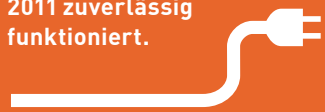


Negatives Beispiel
Regionaler Schienenverkehr

Der Regionalverkehr auf der Schiene könnte nach geltendem Recht zwar öffentlich ausgeschrieben werden. Von dieser Möglichkeit wird in der Praxis jedoch zu wenig Gebrauch gemacht. Aufgrund der tiefen Bereitschaft, einen echten Wettbewerb herzustellen, werden hohe Kosten und schlechtere Leistungen in Kauf genommen.

99,996 %

der Zeit hat die
STROMVERSORGUNG
2011 zuverlässig
funktioniert.



250

Millionen Franken
kostet ein halbstündiger
STROMAUSFALL.



STROMMIX IN DER SCHWEIZ



55 %
Wasserkraft



5 %
thermische und
neue erneuerbare
Energie



40 %
Kernkraft

1 000 000

Tonnen **CO₂** produziert
ein 400-Megawatt-
**GASKOMBI-
KRAFTWERK.**



Die Schweizer Wirtschaft braucht auch in Zukunft eine zuverlässige, wettbewerbsfähige, unabhängige und klimafreundliche **Stromversorgung**.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

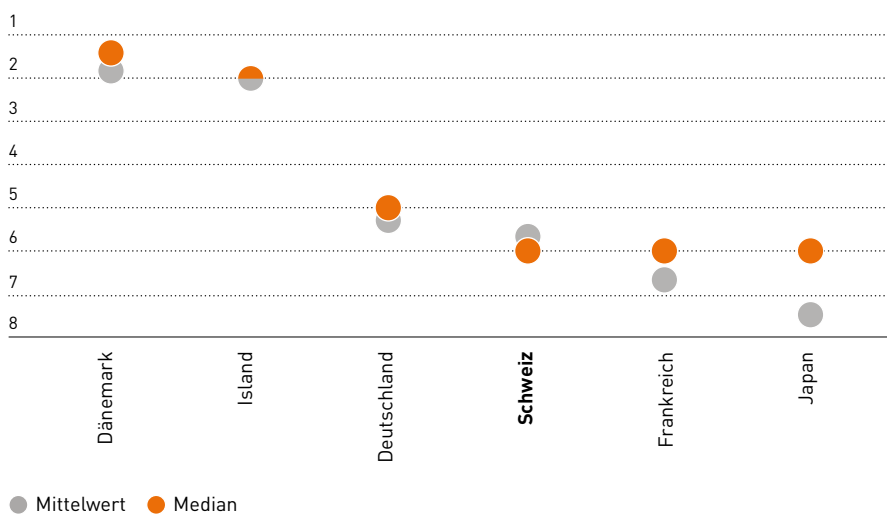
Gemäss den aktuellen Umfragen zum Global Competitiveness Report des World Economic Forums (WEF) verfügt die Schweiz heute über eine hervorragende Stromversorgung und belegt aktuell weltweit den zweiten Rang. In den letzten zehn Jahren wurde die Schweiz bei der Qualität der Elektrizitätsversorgung in der WEF-Rangliste jeweils zwischen dem dritten und elften Rang platziert.

Abbildung 1

Die Schweiz kann in diesem Jahr erstmals einen Spitzenplatz belegen.

WEF-Rangliste der Elektrizitätsversorgung (2001 bis 2011)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder



Quelle: WEF, The Global Competitiveness Report, 2001 – 2011.

Die Schweiz verzeichnet heute im Vergleich sehr wenige Stromausfälle.

Im europäischen Vergleich steht die Schweiz mit vergleichsweise wenigen ungeplanten Versorgungsausfällen sehr gut da. Allerdings beruht diese ausgezeichnete Beurteilung auf dem bisherigen Kraftwerkspark, der zu 55 Prozent die Wasserkraft, zu 40 Prozent die Kernenergie und zu rund fünf Prozent industrielle Abwärme, Abfälle und neue erneuerbare Energien nutzt, um Strom zu erzeugen. Zusammen mit der leistungsfähigen Anbindung ans europäische Verbundnetz und den Möglichkeiten der Speicherung in grossen Pumpspeichieranlagen garantiert dies eine flexible, zuverlässige, unabhängige und klimafreundliche Stromproduktion zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Gemäss der bisherigen energiepolitischen Strategie des Bundesrats sollten die Energieeffizienz verbessert, der Beitrag der erneuerbaren Energien erhöht, die Auslandsabhängigkeit weiter reduziert und der Bau von neuen Grosskraftwerken in der Schweiz vorangetrieben werden. Der Bundesrat hat dazu neue Massnahmen für die Förderung der Energieeffizienz (unter anderem Vorschriften für Anlagen, Geräte und Fahrzeuge) erlassen. Daneben wurden seit der Revision des Energiegesetzes jährlich rund 250 bis 300 Millionen Franken Subventionen für die Förderung der erneuerbaren Energien zur Verfügung gestellt.

Bundesrat und Parlament haben die Schweizer Energiepolitik innert kurzer Zeit auf den Kopf gestellt.

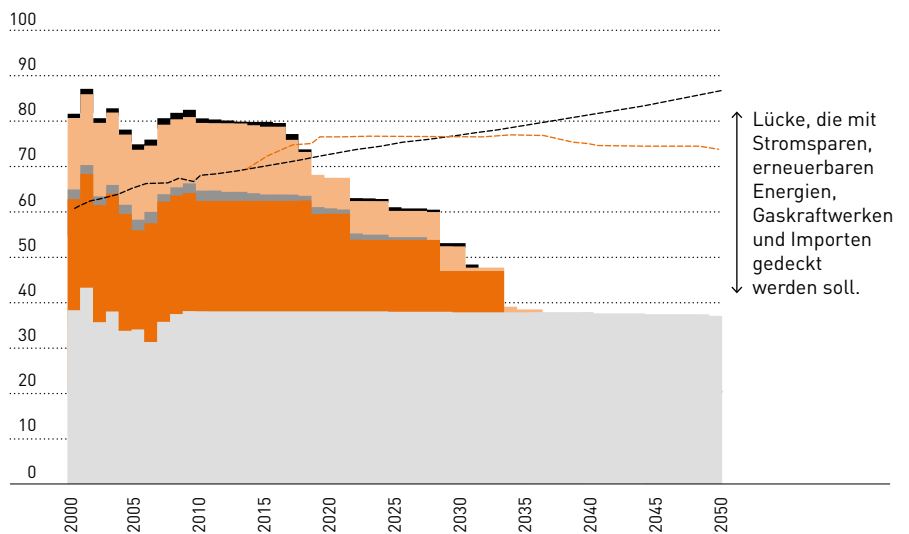
Nach dem Nuklearunfall im japanischen Fukushima hat die Schweiz im Frühling 2011 eine Abkehr von der Kernenergie und somit eines gewichtigen Teils ihrer bisherigen Energiepolitik eingeleitet. Die bestehenden Kernkraftwerke sollen so lange weiterbetrieben werden, wie die technische Sicherheit gewährleistet bleibt. Anschliessend sollen sie stillgelegt und nicht mehr ersetzt werden. Bundesrat und Parlament haben aber klar festgehalten, dass die Forschung in diesem Bereich weiterbetrieben werden soll und der Atomausstieg kein Technologieverbot bedeutet.

Abbildung 2

Bis 2034 sollen die Schweizer Kernkraftwerke schrittweise vom Netz genommen werden.

Erwartete Stromlücke ohne Kernkraftwerke

Bestehender Kraftwerkspark und Stromnachfrage im Vergleich, in TWh



Nachfrageentwicklung

- Szenario «weiter wie bisher»
- ... Szenario «neue Energiepolitik»

- Erneuerbare
- Bezugsrechte
- Fossil-thermische Kraft-Wärme- und Wärme-Kraft-Kopplungs-Industrie
- Kernenergie
- Wasser

Quelle: Prognos, 2011/2012.

Die Schweiz muss nun Lösungen finden, wie der Wegfall von 40 Prozent der Stromerzeugung (bei zudem tendenziell wachsendem Stromverbrauch) durch andere Technologien kompensiert werden kann. Aus heutiger Sicht zeichnet sich ab, dass diese Lücke nicht durch Energiesparen und den Einsatz von erneuerbaren Energien alleine geschlossen werden kann. Die Potenziale der erneuerbaren Energien sind für die Schweiz nach heutigem Technologiestand beschränkt und bei der Nutzung der Wasserkraft weitestgehend ausgeschöpft. Dazu kommen Konflikte mit dem Landschafts- und Umweltschutz.

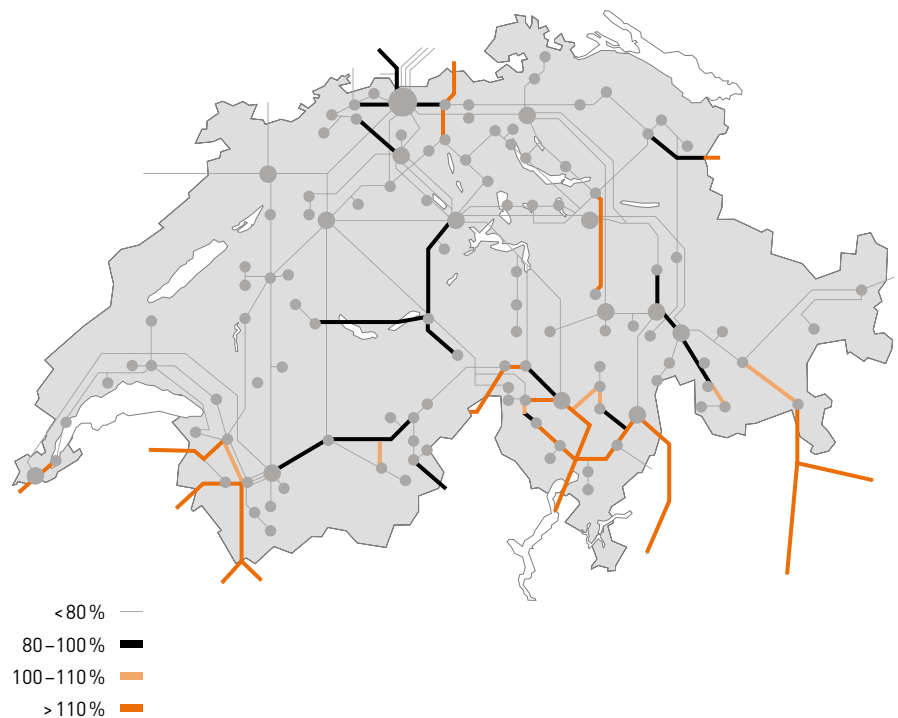
Ungelöst ist zudem die Frage, wie die heutige Netzinfrastruktur umgebaut werden soll, da Art und Standort neuer Kraftwerke nicht bekannt sind. Werden nur dezentrale Kleinanlagen gebaut, würde das Übertragungsnetz vielerorts massiv überlastet, was zu Netzabschaltungen und Blackouts führen könnte.

Abbildung 3

Das Übertragungsnetz dürfte insbesondere im Süden und Westen an seine Grenzen stossen.

Kritische Netzbelastung im Jahr 2050 ohne Grosskraftwerke und bei mässig steigender Stromnachfrage

Ergebnisse einer Untersuchung im Auftrag des UVEK



Quelle: Consentec, November 2011.

Die neue Energiepolitik lässt bisher noch viele Fragen offen.

Der Bundesrat und das Parlament lassen bezüglich der Umsetzung des Kernenergieausstiegs viele Fragen unbeantwortet. Die Schweiz wird wie Deutschland auf fossile Stromerzeugung (Gaskraftwerke) und auf zusätzliche Importe ausweichen müssen. Ein Umstieg auf Erdgas würde allerdings zu stark steigenden CO₂-Emissionen führen, die gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz vollständig kompensiert werden müssen. Eine Zunahme der Importe wäre nicht zuletzt auch mit erhebli-

chen Kostenrisiken verbunden. Mit einer erhöhten Abhängigkeit von Importen wird auch die Versorgungssicherheit vor neue Herausforderungen gestellt. In Zeiten einer angespannten Versorgungslage könnten im schlimmsten Fall Unterbrechungen der Energielieferungen resultieren. Dies würde dem Wirtschaftsstandort Schweiz erheblichen Schaden zufügen. Gemäss Studien des Bundes wäre bei einem schweizweiten Stromausfall von einer halben Stunde mit Schäden von über 250 Millionen Franken zu rechnen. Nach Schätzungen der chemisch-pharmazeutischen Industrie würde der strombedingte Ausfall eines einzigen Arbeitstages zu Einbussen bei den Exporten von 350 Millionen Franken führen.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

▶ Liberalisierung

Der Schweizer Strommarkt muss so rasch wie möglich vollständig geöffnet werden.

Die Schweiz braucht den Zugang zum europäischen Strommarkt.

Die vollständige Öffnung des Strommarktes ist unter den geänderten Rahmenbedingungen nötiger denn je. Deshalb muss die gesetzlich vorgesehene Einführung der zweiten Marktöffnungsstufe beschleunigt umgesetzt werden; dies nicht zuletzt, um den Zugang zum europäischen Strommarkt zu ermöglichen.

▶ Finanzierung

Es braucht mehr Markt statt neue Steuern und Subventionen.

Die Entgeltregulierung bei den Stromnetzen muss Investitionsanreize setzen.

Die Energiewende darf nicht zu einer flächendeckenden Subventionierung von einzelnen Technologien oder zu zusätzlichen Abgaben und Steuern führen. Die für den Netzausbau und Kraftwerksbau erforderliche Finanzierung muss aus dem Markt heraus erfolgen. Dazu sind einerseits verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen nötig, insbesondere für den Zubau von Produktionskapazitäten. Andererseits braucht es bei den Stromnetzen eine Entgeltregulierung, die genügend Anreiz für neue Investitionen gibt. Ein politisch festgelegter und nicht an den ökonomischen Erfordernissen ausgerichteter Kapitalverzinsungssatz muss dabei vermieden werden.

► **Grundversorgung**

Oberste Priorität hat die zuverlässige Stromversorgung zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Durch einen Ausstieg aus der Kernenergie darf die Schweiz ihren Spitzenplatz bei der Stromversorgung nicht verlieren. Die Beschlüsse zum Atomausstieg und zur Energiestrategie 2050 müssen daher mit Fakten über die Sicherstellung der Versorgung untermauert werden. Die gegenwärtig hohe Zuverlässigkeit der Stromversorgung sowie wettbewerbsfähige Strompreise müssen unter allen Umständen gewährleistet bleiben. Für die Schweizer Wirtschaft ist ein Ausweichen auf Gas- beziehungsweise Stromimporte mit zu vielen Risiken verbunden.

Die Verfahren für den Aus- und Neubau von Kraftwerken müssen beschleunigt werden.

Insgesamt muss daher dafür gesorgt werden, dass die Versorgung so weit als möglich durch inländische Produktion sichergestellt werden kann. Dadurch kann der Standortvorteil günstiger Strompreise erhalten bleiben. Dazu müssen auch die Verfahren für den Ausbau der Netze und der notwendigen Kraftwerkskapazitäten vereinfacht und beschleunigt werden. Für den Ausbau der Wasserkraft sind langfristige und klare Regelungen nötig (eine pragmatische Regelung der Restwassermengen und eine sinnvolle Heimfallregelung bilden wichtige Investitionsanreize). Für den wirtschaftlichen Betrieb von Gaskombikraftwerken in der Schweiz sind EU-kompatible klimapolitische Lösungen zu finden und der Anschluss an das EU-Emissionshandelssystem muss ermöglicht werden.

40 %

ROHÖL werden in die Schweiz importiert.



60 %

ERDÖL-FERTIGPRODUKTE werden in die Schweiz importiert – darunter Benzin, Diesel und Kerosin.



60

Franken kostet künftig die Abgabe für **1 TONNE CO₂**.



2



RAFFINERIE verarbeiten Erdölprodukte.

Erdölprodukte und Gas spielen nach wie vor eine zentrale Rolle für die Schweiz – die Versorgungssicherheit darf nicht unter der neuen Energiepolitik leiden.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

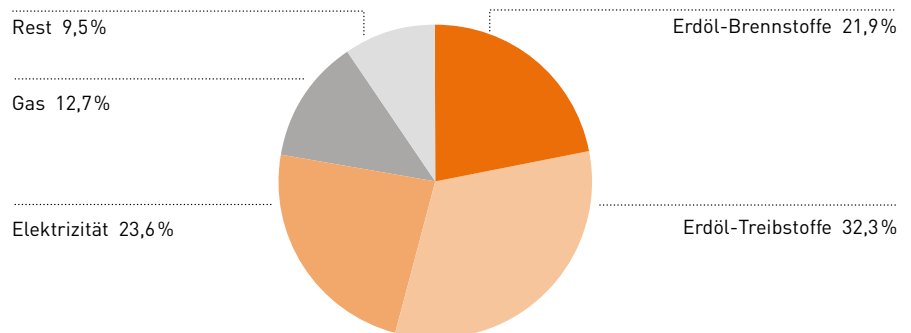
Dank erheblicher Anstrengungen der Wirtschaft zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Senkung der CO₂-Emissionen ist der Schweiz als einer der wenigen Industrienationen die schwierige Aufgabe gelungen, das Wirtschaftswachstum vom Verbrauch konventioneller fossiler Energien (Erdölprodukte, Erdgas, Kohle) zu entkoppeln. Dennoch sind die konventionellen Brenn- und Treibstoffe mit einem Anteil von rund zwei Dritteln des Endverbrauchs nach wie vor die wichtigsten Energieträger.

Abbildung 4

Öl und Gas sind noch immer die wichtigsten Energieträger in der Schweiz.

Anteil von Öl und Gas am Endenergieverbrauch der Schweiz

Im Jahr 2010



Quelle: Gesamtenergiestatistik BFE, 2010.

Bei den Treibstoffen verlagert sich der Verbrauch von Benzin zu Diesel.

In den letzten Jahren haben sich bei den konventionellen Brenn- und Treibstoffen die Gewichte verschoben. Der Anteil der Erdölbrennstoffe hat abgenommen, im Gegenzug hat das Erdgas Marktanteile gewonnen. Bei den Treibstoffen hat eine markante Umschichtung von Benzin zu Diesel stattgefunden. Gegenüber 2000 wird heute fast ein Viertel weniger Benzin, jedoch rund doppelt so viel Diesel verbraucht. Damit gehen eine Verbesserung der Energieeffizienz und ein tieferer CO₂-Ausstoss pro Personen- und Tonnenkilometer einher.

Die Schweiz importiert sämtliche konventionellen Energieträger. Von den Erdölprodukten werden rund 60 Prozent in Form von Fertigprodukten und rund 40 Prozent als Rohöl eingeführt. Letzteres wird in der Schweiz in den zwei Raffinerien zu Fertigprodukten verarbeitet. Damit besteht keine einseitige Abhängigkeit von Fertigprodukten aus ausländischen Raffinerien. Diese Aufteilung hat auch zur Folge, dass die Versorgung grossräumig diversifiziert ist. Bei einer längerfristigen Ausserbetriebnahme oder Stilllegung einer der zwei inländischen Raffinerien müsste die Versorgung mit Fertigprodukten neu beurteilt werden.

Entgegen den Befürchtungen sind die verfügbaren Reserven in den letzten Jahren gestiegen.

Auf globaler Ebene haben technische Verbesserungen der Fördertechnik und das höhere Preisniveau zu einer massiven Ausweitung der verfügbaren Reserven geführt. Die unter dem Stichwort «Peak-Oil» geschürten Befürchtungen einer baldigen Verknappung der Versorgung haben dank neuer Fördermethoden weitgehend an Bedeutung verloren. Mit der Förderung von Schiefergas hat eine eigentliche Revolution stattgefunden, die geopolitisch eine neue Situation eröffnet. Denn die neuen Förderstandorte befinden sich grösstenteils ausserhalb der klassischen OPEC-Länder. Verbessert wurde auch die Ausschöpfung der bestehenden Erdöllagerstätten. Diese Durchbrüche haben zu einer grossen Dynamik bei den Unternehmen im Bereich der Exploration und Förderung geführt.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Die Schweiz muss sicherstellen, dass die Versorgungssicherheit mit konventionellen Energien gewährleistet bleibt. Die Verteillogistik muss dabei neu grosse Aufmerksamkeit erhalten. Denn sollten inländische Raffinerien geschlossen werden, müsste die wegfallende Menge neu als Fertigprodukte per Bahn, Schiff oder über eine kleine Pipeline in der Nähe von Genf eingeführt werden. Zusätzliche Einfuhren per Bahn sind aber eher schwierig, da vor allem auf deutscher Seite der Engpass Karlsruhe-Basel nach der Inbetriebnahme der NEAT zunehmen wird. Probleme würden sich auch beim Transport in die Inlandlager ergeben, insbesondere in den Regionen Genf-Lausanne, im Raum Basel und um Zürich. Wegen fehlender Bahninfrastruktur in der Schweiz besteht das Risiko einer Rückverlagerung auf die Strasse, was jedoch allen ökologischen Zielsetzungen zuwiderlaufen würde.

Der einzige zielführende Weg bei der Umsetzung des CO₂-Gesetzes führt über freiwillige Massnahmen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Umsetzung des revidierten CO₂-Gesetzes. Im Hinblick auf den Klimaschutz wird die Schweiz auch weiterhin den technischen Fortschritt und kommende Innovationen für die effizientere Nutzung von Energie nutzen. Der erfolgreiche Weg wirtschaftlicher Massnahmen, die nicht zu einer Abwanderung der Industrie führen, ist der einzig zielführende. Nationale Alleingänge bei Zielen und Massnahmen wie auch der Zwang zu unwirtschaftlichen Massnahmen sind nicht akzeptabel. Deshalb werden bei der Umsetzung des CO₂-Gesetzes die verbindlichen Vorgaben von Parlament und Bundesrat wichtige Eckpfeiler bilden. Gegenüber 1990 wird die Wirtschaft den CO₂-Ausstoss um 0,8 Millionen Tonnen reduzieren müssen. Die Unternehmen werden dabei keine unwirtschaftlichen Massnahmen umsetzen müssen und eine Ankoppelung an den internationalen Markt für Emissionszertifikate soll den Schweizer Unternehmen gleich lange Spiesse wie der ausländischen Konkurrenz ermöglichen.

Bei der Vision der «2000-Watt-Gesellschaft» gibt es grosse Fragezeichen.

Die Energiestrategie 2050 des Bundes beinhaltet nebst dem Ausstieg aus der Kernenergie auch eine Ausrichtung im Hinblick auf die sogenannte «2000-Watt-Gesellschaft». Wie beim Ausstieg aus der Kernenergie bestehen auch hierzu erhebliche offene Fragen, was Realisierbarkeit und wirtschaftliche Tragbarkeit angeht. Die erdölbasierten Brenn- und Treibstoffe decken noch immer mehr als 50 Prozent des inländischen Energiebedarfs ab. Sollte die Schweiz im Alleingang die konventionellen Energien um das Zwei- bis Dreifache verteuern, hätten sowohl die exportorientierte als auch die Binnenwirtschaft mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen zu kämpfen.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Die Erdöl- und Gasversorgung kann als Vorbild für andere Sektoren dienen.

Die vollständig privatwirtschaftliche Versorgung mit Erdölprodukten hat sich bestens bewährt. Sie kann als Vorbild dienen und sollte weitestgehend auch für andere Energieträger nach ähnlichen Prinzipien funktionieren.

Die Schweiz soll ihre Energiepolitik international koordiniert weiterentwickeln.

Die Verbesserung der Energieeffizienz und die Verstärkung des Klimaschutzes müssen mit marktkonformen Mechanismen vorangetrieben werden. Die Schweiz soll ihre Energiepolitik international koordiniert weiterentwickeln. Überstürzte Massnahmen können dem Wirtschaftsstandort Schweiz schaden und sind zu unterlassen.

► Finanzierung

Neue Steuern und Subventionswirtschaft sind der falsche Weg.

Die zur Diskussion stehende ökologische Steuerreform mit dem Hauptfokus auf konventionelle Energieträger darf nicht zu mehr Steuern und noch mehr staatlicher Subventionswirtschaft führen. Die CO₂-Abgabe darf nicht weiter zur Steuer umfunktioniert und erhöht werden. Mit 60 Franken pro Tonne CO₂ hat die Abgabe eine Höhe erreicht, die zur Internalisierung der Umweltkosten ausreicht.

Die CO₂-Abgabe darf nicht weiter zur Steuer umgebaut werden.

► Grundversorgung

Die Versorgungssicherheit darf nicht gefährdet werden.

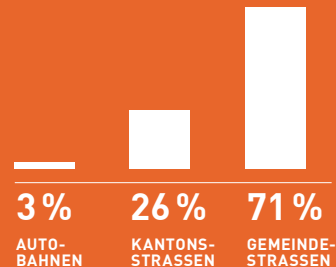
Die Energiestrategie 2050 des Bundes darf nicht zu einer Gefährdung der grundlegenden Versorgung mit konventionellen Energieträgern führen. Marktlösungen haben sich hier bestens bewährt. Die Schweiz muss die Versorgungssicherheit auf der Beschaffungskette der konventionellen Energien sicherstellen, denn diese dürften beim Einsatz von Gaskraftwerken und Fahrzeugen mit Gasantrieb noch an Bedeutung gewinnen.

Schifffahrt und Bahn spielen bei der Versorgung eine zentrale Rolle.

Für die Versorgung der Schweiz mit flüssigen Erdölprodukten kommt der Rheinschifffahrt und dem Güterverkehr per Bahn eine wichtige nationale Bedeutung zu. Beim Ausbau der Bahninfrastruktur und der Priorisierung der Ausbauschritte muss den Bedürfnissen des Güterverkehrs Rechnung getragen werden.

72 000 km

STRASSEN in der Schweiz



100.-

Franken soll die
AUTOBAHNVIGNETTE
gemäss Bundesrat
künftig kosten.



16 000

STAUSTUNDEN im Jahr 2010

2500

im Jahr 1994



2 000 000 000.-

Franken fliessen aus den Strassen-
verkehrserträgen zu den
ÜBRIGEN VERKEHRSTRÄGERN.



Der **Strassenverkehr** ist ein Rückgrat der Schweizer Wirtschaft – Engpässe müssen nach volkswirtschaftlichen Kriterien rasch beseitigt werden.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

Das schweizerische Strassenverkehrsnetz ist im weltweiten Vergleich hervorragend ausgebaut. Von den schätzungsweise 72 000 Kilometern Strassen sind aber nur rund drei Prozent Autobahnen und 26 Prozent Kantonsstrassen – die restlichen 71 Prozent entfallen auf die Gemeindestrassen. Trotz des geringen Anteils am Strassennetz sind die Nationalstrassen für die Wirtschaft von eminenter Bedeutung. Ein guter Anschluss ans Strassennetz steigert tendenziell die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und Regionen.

Ein guter Anschluss ans Strassennetz steigert die Wettbewerbsfähigkeit von Standorten.

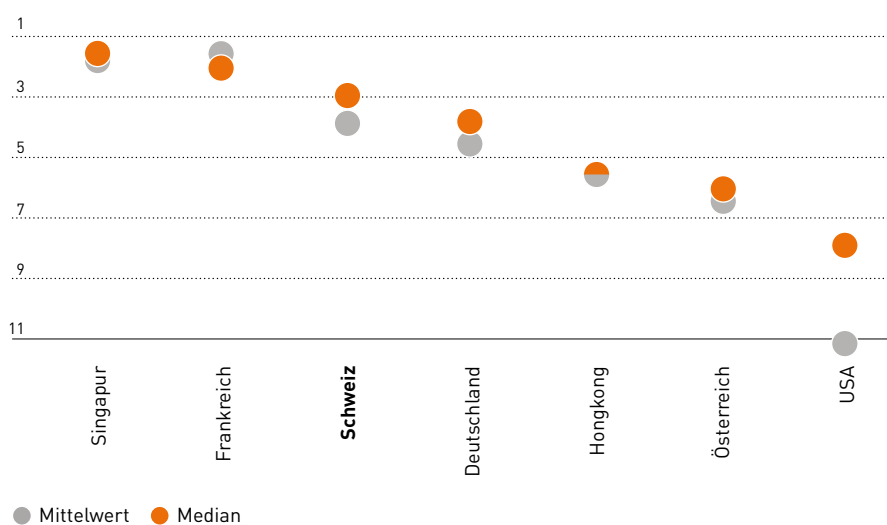
In der letztjährigen Umfrage des World Economic Forum (WEF) zur Qualität der Strasseninfrastruktur liegt die Schweiz auf Platz drei. Angeführt wird die Rangliste von Singapur und Frankreich. In den anderen verfügbaren Erhebungsjahren (2001, 2006 bis 2010) bewegt sich die Schweiz zwischen dem zweiten und dem neunten Platz. Somit klassiert sich die Schweiz im Durchschnitt zwar besser als beispielsweise Österreich und die USA, jedoch schlechter als Frankreich und Singapur, die mit ihrem Strassennetz jeweils abwechselnd die Spitzenposition belegen (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5

Frankreich und Singapur liegen abwechselnd an der Spitze.

WEF-Rangliste der Strasseninfrastrukturen (2001 und 2006 bis 2011)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder



Quelle: WEF: The Global Competitiveness Report, 2001 und 2006 – 2011.

Fast drei Viertel der Gütertransporte erfolgen auf der Strasse.

In der Schweiz werden über 80 Prozent des Personenverkehrs (ohne Langsamverkehr) und 64 Prozent des Güterverkehrs auf Strassen abgewickelt (jeweils bezogen auf die Verkehrsleistungen in Personen- beziehungsweise Tonnenkilometern). Fast drei Viertel aller Güterverkehrsleistungen im Inland werden auf den Strassen erbracht. Insbesondere für den Binnengüterverkehr sind die Strassen sehr wichtig, weil der Schienengüterverkehr in der Regel nur auf längeren Distanzen wirtschaftlich angeboten werden kann. Für kürzere Strecken sowie für die Feinverteilung von Gütern im ganzen Land kommt oft nur der Strassenverkehr infrage.

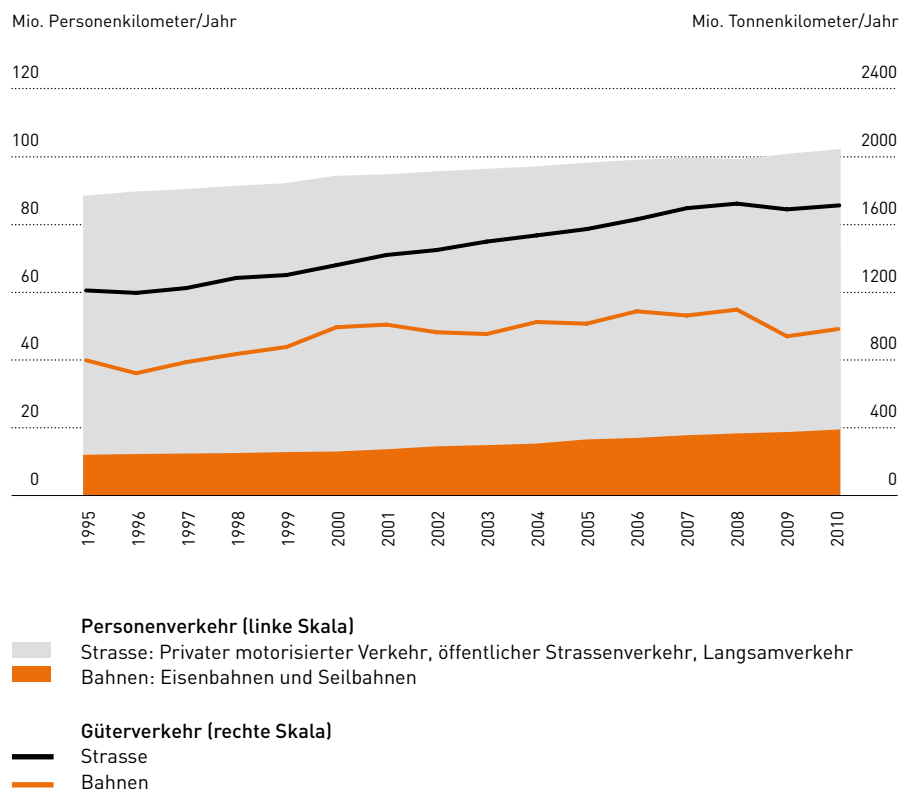
Über die Zeit gesehen haben Personen- und Güterverkehrsleistungen auf den Strassen stetig zugenommen (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6

Die Verteilung zwischen Strasse und Schiene hat sich in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert.

Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr

1995 bis 2010



Quelle: Bundesamt für Statistik/Statistisches Lexikon der Schweiz.

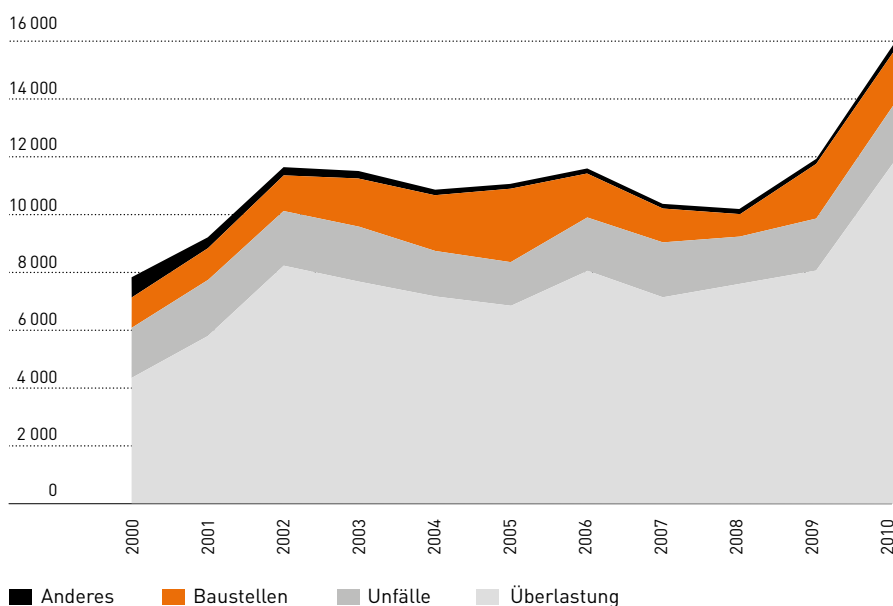
Die Fahrleistung auf Nationalstrassen hat sich seit 1990 verdoppelt.¹ Entsprechend zugenommen haben die Stautunden auf dem Nationalstrassennetz. Während im Jahr 1994 rund 2500 Stautunden registriert wurden, ist es im Jahr 2010 mehr als das Sechsfache (16000 Stunden). Insbesondere in den letzten Jahren haben sich die Stauprobleme verschärft (siehe Abbildung 7). Rund drei Viertel der Staus sind im Jahr 2010 durch Verkehrsüberlastungen entstanden.

Abbildung 7

Am meisten Staus entstehen wegen Verkehrsüberlastungen.

Entwicklung und Ursachen der jährlichen Stautunden auf den Nationalstrassen

1994 bis 2010, in Stunden



Quelle: ASTRA/viasuisse.

Der motorisierte Verkehr wird bis 2030 um über ein Viertel zunehmen.

Insbesondere auf den Strassen in den Agglomerationen ist die Lage teilweise besorgniserregend. Und die Situation wird sich weiter verschärfen. Denn gemäss Prognosen des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird der motorisierte Personenverkehr bis 2030 um rund 26 Prozent zunehmen. Auf den Nationalstrassen soll das Verkehrswachstum sogar 39 Prozent betragen. Noch stärker werden voraussichtlich die Verkehrsleistungen des Güterverkehrs auf der Strasse zunehmen (35 bis 56 Prozent). Bereits jetzt ist offensichtlich, dass das bestehende Netz diesen Verkehr nicht bewältigen kann. Demnach sollen im Jahr 2020 ungefähr 405 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein, davon rund 81 Kilometer sehr stark und etwa 182 Kilometer stark.

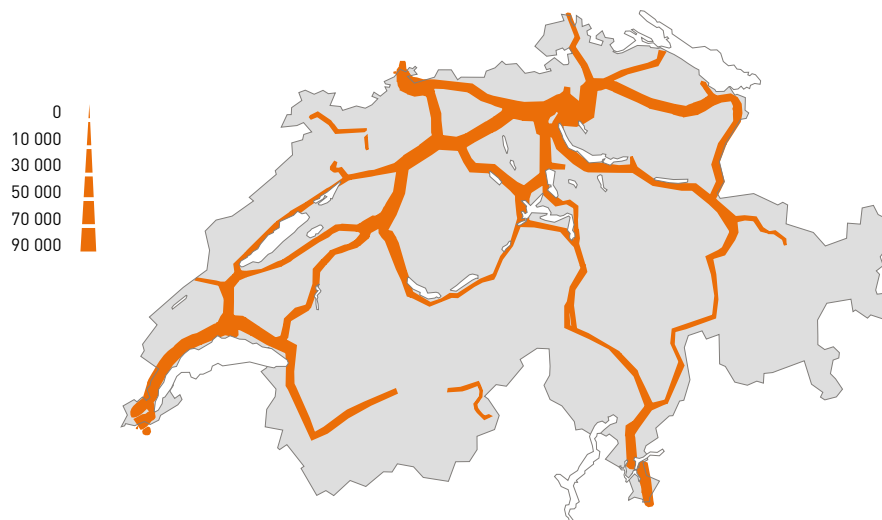
¹ Bundesamt für Strassen, 2011.

Abbildung 8

Die grössten Verkehrsströme werden in und zwischen den grossen Städten verzeichnet.

Verkehrsströme auf Schweizer Strassen

Durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag, gemessen im Jahr 2010



Quelle: Bundesamt für Strassen, 2011.

Immer weniger Einnahmen aus dem Strassenverkehr fließen in die Strasseninfrastruktur.

Ein brennendes Thema ist und bleibt die Verkehrsfinanzierung, die heute komplex und intransparent geregelt ist. Die Mittel für Verkehrsausgaben (Schiene/Strasse) des Staates werden zu einem Grossteil über zweckgebundene Einnahmen wie der Mineralölsteuer, der LSVA, der Autobahnvignette und dem Mehrwertsteuer-Promille generiert. Damit werden allein beim Bund rund 5,5 Milliarden Franken bereitgestellt. Auf Bundesebene wurden 2010 rund 8,2 Milliarden Franken für den Verkehr ausgegeben.² Der Rest – daher die im gleichen Rechnungsjahr nicht durch Einnahmen gedeckten Verkehrskosten – stammt aus allgemeinen Mitteln beziehungsweise wird über Schulden (inklusive Bevorschussungen) finanziert. Die konkrete Mittelverwendung gestaltet sich kompliziert. Auffallend ist dabei ein Transfer von fast zwei Milliarden Franken von Erträgen aus den Strassenabgaben zu den übrigen Verkehrsträgern. In dieser Summe nicht enthalten sind Erträge aus Strassenabgaben in der Höhe von 2,3 Milliarden Franken, die nicht der Verkehrsfinanzierung (Spezialfinanzierung Strassenverkehr), sondern dem allgemeinen Finanzhaushalt von Bund und Kantonen zugutekommen (die Hälfte der Mineralölsteuer, ein Drittel der LSVA sowie die Einnahmen aus der Automobilsteuer). Trotz des umfangreichen Transfers von Strassenmitteln auf Bundesebene konnten die Nationalstrassen bis anhin vollumfänglich und verursachergerecht durch Strassenabgaben finanziert werden. Der Anteil der tatsächlich zweckgebundenen Abgaben zugunsten der Strassen ist in den letzten Jahren gesunken. Gingen im Jahr 2000 noch klar über 80 Prozent der Strassenmittel in die Strasseninfrastruktur und Schutzmassnahmen für Natur- und Umwelt, waren es 2010 rund 73 Prozent.³ Grund dafür ist insbesondere der Infrastrukturfonds, der auch Projekte im öffentlichen Verkehr vorsieht.

² Eidgenössische Finanzverwaltung, 2011.

³ Eigene Berechnungen.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Die Finanzierungsthematik bleibt während der aktuellen Legislatur wichtig. Kurz- bis mittelfristig besteht Handlungsbedarf, falls der Finanzmitteltransfer von der Strasse zur Schiene fortgesetzt wird. Der Bundesrat will in einem ersten Schritt den Preis für die Autobahnvignette auf 100 Franken anheben und später den Mineralölsteuerzuschlag nach oben anpassen. Damit soll die drohende Finanzierungslücke, die sich unter den zurzeit gegebenen Umständen im Strassenverkehr ergibt, geschlossen werden.

Der Bund spricht nun offen davon, dass das Verlagerungsziel nicht erreicht werden kann.

Neben der Finanzierung wird in der kommenden Legislatur zunehmend auch über die Realitätsnähe der Verkehrsverlagerungspolitik diskutiert. Im Kern dieser Politik steht der «Alpenschutzartikel» (Art. 84 der Bundesverfassung), der 1994 von Volk und Ständen angenommen wurde. Die Vorgaben dieses Artikels sollen durch eine Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs («von Grenze zu Grenze») von der Strasse auf die Schiene erfüllt werden. Im Jahr 2001 trat das sogenannte «Verkehrsverlagerungsgesetz» (VVG) in Kraft, das die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene beschleunigen soll. Im Gesetz ist das Ziel verankert, bis zum Jahr 2009 die Zahl der alpenquerenden Lastwagen auf maximal 650 000 pro Jahr zu reduzieren. Allerdings haben Bundesrat und Parlament beschlossen, das angestrebte Verlagerungsziel auf 2018 zu verschieben, das heisst zwei Jahre nach der Eröffnung des NEAT-Tunnels am Gotthard. Denn bisher konnte das Verlagerungsziel nicht annähernd erreicht werden. Alleine die Schweizer Lastwagen würden diese Obergrenze beinahe überschreiten. Der im Dezember 2011 vom Bund veröffentlichte Verlagerungsbericht spricht nun offiziell davon, «dass mit den bestehenden Instrumenten auch das Ziel von jährlich 650 000 Fahrten im Jahr 2018 nicht erreicht werden kann». Um dem Verfassungs- und Gesetzesauftrag nachzukommen, möchte der Bundesrat deshalb zusätzliche Massnahmen in die Wege leiten.

Hinzu kommt, dass es die geografische Lage der Schweiz mit sich bringt, dass die Schweiz im Strassenverkehr für Europa eine zentrale Rolle spielt und deshalb einem gewissen Druck der EU ausgesetzt ist.

2014 soll der Bund 400 Kilometer Kantonsstrassen übernehmen.

Weiter wird die Beseitigung von Engpässen auf dem Strassennetz sowie die Übernahme von knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz (beziehungsweise die damit verbundene Finanzierung des Unterhalts und Betriebs aus Sicht des Bundes) die Politik beschäftigen. Letztere sollen auf Anfang 2014 ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Ursprünglich wurden vom Bund dafür Mehrausgaben von rund 200 Millionen Franken pro Jahr geltend gemacht. In der Anhörung vom Frühjahr 2011 wurden jedoch ohne genauere Begründung Mehrkosten von jährlich rund 305 Millionen Franken genannt.

Nicht zuletzt geht es in den nächsten Jahren um den Vollzug des CO₂-Gesetzes. Im Bereich Mobilität stehen zwei Massnahmen im Vordergrund. Zum einen sollen mit der Besteuerung von Neuwagen, die mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, die Emissionen des Verkehrs gesenkt werden. Die Einnahmen fliessen in den FinöV-Fonds. Zum anderen soll es der gesetzlich vorgeschriebene Klimarappen (maximal fünf Rappen pro Liter Treibstoff) ermöglichen, Treibhausgasemissionen des Verkehrs mit in- und ausländischen Massnahmen zu kompensieren.

Exkurs

Public Private Partnerships sind gerade im Strassenverkehr attraktiv

Weil sich die Verteilungskämpfe um öffentliche Gelder für den Infrastrukturbau in den nächsten Jahren weiter verschärfen werden, gilt es auch, über andere innovative Finanzierungsmodelle nachzudenken. Eine Möglichkeit sind Public Private Partnerships (PPP). Im Zentrum von PPP-Projekten steht eine Zusammenarbeit von Staat und privater Wirtschaft. Diese Zusammenarbeit ist langfristig und vertraglich geregelt. Verantwortung und Risiken des Projekts werden geteilt und es wird von den gegenseitigen Ressourcen (Geld, Know-how usw.) profitiert. PPP-Projekte sind ein Lösungsansatz zur Frage, wie öffentliche Aufgaben, insbesondere Infrastrukturprojekte, möglichst optimal erfüllt werden können.⁴ Dem privaten Partner fällt dabei nicht nur die Aufgabe des Bauens zu, sondern auch die des effizienten Betriebs und der Instandhaltung über einen längeren Zeitraum, wodurch beide Seiten des PPP nachhaltige Lösungen bevorzugen. Im Gegensatz zu Privatisierungen bleibt die öffentliche Aufgabe an sich (etwa bei Fragen der Aufsicht) aber beim Staat, der private Partner wird nur bezüglich deren Erfüllung aktiv.⁵

Dem Staat mangelt es oftmals an Geld, um teure Infrastrukturen zu erstellen, während es der finanzkräftigen Privatwirtschaft (vor allem den Pensionskassen) an langfristigen und risikoarmen Investitionsmöglichkeiten fehlt. Investitionen in Infrastrukturbauten erfüllen in der Regel diese Kriterien. Hier sind PPP also besonders geeignet und ideal für alle Beteiligten, gerade auch für die Bevölkerung; denn Letztere profitiert insbesondere von einer schnelleren Bereitstellung und/oder besseren Infrastruktur und zudem von Wirtschaftswachstum, das durch die verbesserte Infrastruktur direkt und durch die erhöhte Standortattraktivität indirekt induziert wird.⁶

Private arbeiten in der Regel deutlich effizienter.

Oft wird kritisiert, dass der Staat an billigeres Fremdkapital gelangt als Private und somit PPP teurer sein müssten als eine rein staatliche Leistungserbringung. Eine solche Argumentation vernachlässigt jedoch, dass PPP-Projekte zu grossen Teilen mit Eigenkapital finanziert werden. Noch wichtiger ist aber die Tatsache, dass Private in aller Regel deutlich effizienter arbeiten als der Staat und so total weniger Geld aufwenden müssen, insbesondere beim Betrieb. Die erhöhte Effizienz schlägt sich beim Bau vor allem in einer kürzeren Erstellungszeit nieder, was nicht nur weitere finanzielle Vorteile bringt, sondern auch der Bevölkerung und dem Standort Schweiz zugutekommt.

PPP-Projekte erlauben es dem Staat, sich auf seine Stärken zu fokussieren und die Versorgung sicherzustellen. Den Bau und Betrieb grosser Infrastrukturen kann er dabei Privaten überlassen – wie das zum Beispiel auch bei der Versorgung mit Lebensmitteln, Treibstoffen, Brennstoffen oder Telekommunikationsdienstleistungen gemacht wird. Der Effekt sind transparente, tiefere Kosten bei höherer Effizienz und höherem Nutzen. Dies kommt wiederum dem Standort und den Bürgern zugute.

⁴ Vgl. PPP Schweiz, 2012.

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011.

⁶ Vgl. Barbara Weber, 2011.

**Studie weist Machbarkeit
am Beispiel des Gotthard-
strassentunnels nach.**

Während sich PPP-Projekte potenziell für verschiedenste Infrastrukturprojekte eignen, sind sie gerade im Strassenverkehr eine besonders ernst zu nehmende Alternative. Es bestünde hierbei die Möglichkeit für den privaten Partner bei bestimmten Infrastrukturen, wie etwa Tunnel (beispielsweise beim Gotthard oder der Seeüberquerung in Genf) oder Brücken, Einnahmen durch Mauterlöse zu generieren. Damit wäre auch eine verursachergerechte Finanzierung gegeben.

Dass ein solches Modell in der Praxis funktionieren kann, hat *economiesuisse* im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für ein PPP-Modell am Gotthard nachgewiesen.⁷ Diese zeigt auf, wie eine private Gesellschaft unter den heutigen Rahmenbedingungen einen zweiten Gotthardstrassentunnel bauen und anschliessend die bestehende Röhre sanieren könnte. Danach würden beide Tunnel während 50 Jahren je einspurig betrieben und unterhalten und gingen dann kostenlos an den Staat über. Zur Finanzierung müsste die Betriebsgesellschaft eine Maut erheben. Jeder Autofahrer müsste durchschnittlich etwa 21 Franken pro Durchfahrt durch den Gotthard bezahlen. Für Vielfahrer gäbe es die Möglichkeit eines Rabattmodells. Beim Schwerverkehr hätte die öffentliche Hand eine Schattenmaut von 81 bis 123 Franken pro LKW-Durchfahrt an den Tunnelbetreiber zu bezahlen. Denn das Landverkehrsabkommen mit der EU legt die maximalen Kosten einer Transitfahrt durch die Schweiz fest und verhindert so eine direkte LKW-Maut. Unter dem Strich resultiert aber für den Bund mit diesem Modell sogar ein rein finanzieller Vorteil von zirka 150 Millionen Franken, da kein Geld für die Sanierung des Tunnels ausgegeben werden muss.

In der Vergangenheit haben sich PPP-Modelle bereits bewährt, beispielsweise bei der Swissporarena in Luzern oder beim Fernstrassenbau in Deutschland. Die zwei Fernstrassenprojekte, die als PPP schon fertiggestellt wurden, waren beide bereits vor dem eigentlich festgelegten Datum in Betrieb. Es ist daher kaum verwunderlich, dass in Deutschland zehn weitere solcher PPP-Projekte in Planung sind (zwei davon im Bau).⁸

⁷ B,S,S., 2012.

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Die Rolle des Bundesamts für Strassen muss analysiert werden.

Grundsätzlich ist der Zugang zum schweizerischen Strassennetz offen. Gegen Bezahlung einer Gebühr für die Nationalstrassen (Vignette) sowie anderen Abgaben (Mineralölsteuern, LSVA und Automobilsteuer) darf das Strassennetz genutzt werden. Für den Bau, Betrieb und Unterhalt ist jedoch ein einziges Amt verantwortlich. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) vereinigt die Befugnisse in einer Hand, was unter anderem Ineffizienzen hervorrufen könnte. Ob und falls ja in welcher Form ein solcher Rollenkonflikt beim ASTRA besteht, muss Ziel einer fundierten Analyse sein. Es stellt sich die Frage, ob sich die Kompetenzen im Bereich der Strasseninfrastruktur anders ausgestalten und damit Effizienzverbesserungen erzielen lassen.

► Finanzierung

Strassenbauprojekte müssen nach wirtschaftlichen Kriterien priorisiert werden.

Bei Netzerweiterungen müssen alle volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen berücksichtigt werden. Die einzelnen Projekte müssen entsprechend priorisiert und einer betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsanalyse unterzogen werden.

Damit verbunden ist das systematische Ausschöpfen des Potenzials für Öffentlich-Private-Partnerschaften. Es ist zu prüfen, ob Aufgaben operationeller Natur wie beispielsweise der Betrieb und der Unterhalt von Verkehrsinfrastrukturen oder allenfalls deren Bereitstellung vermehrt an Private übertragen werden sollen. Bei den Nationalstrassen hätte der Bund dabei die Konzession beziehungsweise den Leistungsauftrag zu erteilen sowie vor allem eine Aufsichtsfunktion zu erfüllen.

Zurzeit generiert die bestehende Strassenfinanzierung genügend Mittel, um den Bau, Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Strassen mindestens mittelfristig komfortabel zu finanzieren. Die bestehende Querfinanzierung von der Strasse an die Schiene darf aber nicht zementiert oder sogar noch ausgebaut und im Anschluss die Abgaben bei den Strassenbenützern erhöht werden. Neue Abgaben kommen erst infrage, wenn die zweckgebundenen Erträge aus den Mineralölsteuern die Strassenkosten nicht mehr decken, die Rückstellungen der Sonderfinanzierung Strassenverkehr (2,848 Milliarden Franken per Ende 2009) zugunsten der Strasseninfrastruktur aufgelöst werden und die Querfinanzierung abgebaut wird

Potenziale für Public Private Partnerships müssen systematisch ausgeschöpft werden.

oder wenn ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung des Strassenwesens beteiligt (Stichwort Elektromobilität). Dabei müssen die Erhebungskosten möglichst tief gehalten werden (wie bei der Mineralölsteuer, die verursachergerecht wirkt und rund 1,5 Prozent Erhebungskosten verursacht).

Langfristig ist ein Ersatz aller Verkehrsabgaben durch eine verursachergerechte Mobilitätsabgabe, die verkehrsträgerübergreifend ist, zu prüfen (siehe Abschnitt zum Mobility Pricing im Kapitel «Schiene» auf Seite 35).

► **Grundversorgung**

Der grösste Handlungsbedarf besteht in den Agglomerationen.

Die Wirtschaft hofft mit der NEAT auf eine Stabilisierung des Alpentransitverkehrs.

Das Nationalstrassennetz muss zügig fertiggebaut werden. Wo auf dem Strassennetz bereits regelmässige Staus und Verkehrszusammenbrüche bestehen oder in den nächsten Jahren starke Verkehrsüberlastungen drohen, muss ein Ausbau beziehungsweise eine Erweiterung des Nationalstrassennetzes ins Auge gefasst werden. Insbesondere in der Nähe der Agglomerationen, wo der regionale und der überregionale Verkehr zusammenkommen, wird am meisten Handlungsbedarf bestehen. Die Massnahmen dafür müssen frühzeitig geprüft werden, damit die Leistungsfähigkeit von Strassenverbindungen zwischen den grossen Metropolen langfristig sichergestellt wird. Mithilfe der NEAT hofft die Wirtschaft auf eine Stabilisierung der alpenquerenden Fahrten auf der Strasse. Volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilitätskriterien müssen bei der Priorisierung des Ausbaus entscheidend sein.

50 %

haben die **PERSONEN-
KILOMETER** von
2000 bis 2010 zugenommen.



Der **ÖFFENTLICHE VERKEHR**
deckt heute lediglich knapp die

1/2

seiner Kosten.



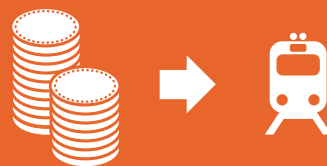
2437 km

fuhr **JEDER SCHWEIZER**
im Jahr 2010 mit der Bahn.



4,8

Milliarden Franken musste
der **BUND** 2010 für
UNGEDECKTE BAHNKOSTEN
einschiessen.



Der Schienenverkehr muss endlich nachhaltig und verursachergerecht finanziert werden.

Jeder Schweizer fuhr 2010 im Schnitt 2437 Kilometer mit dem Zug.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

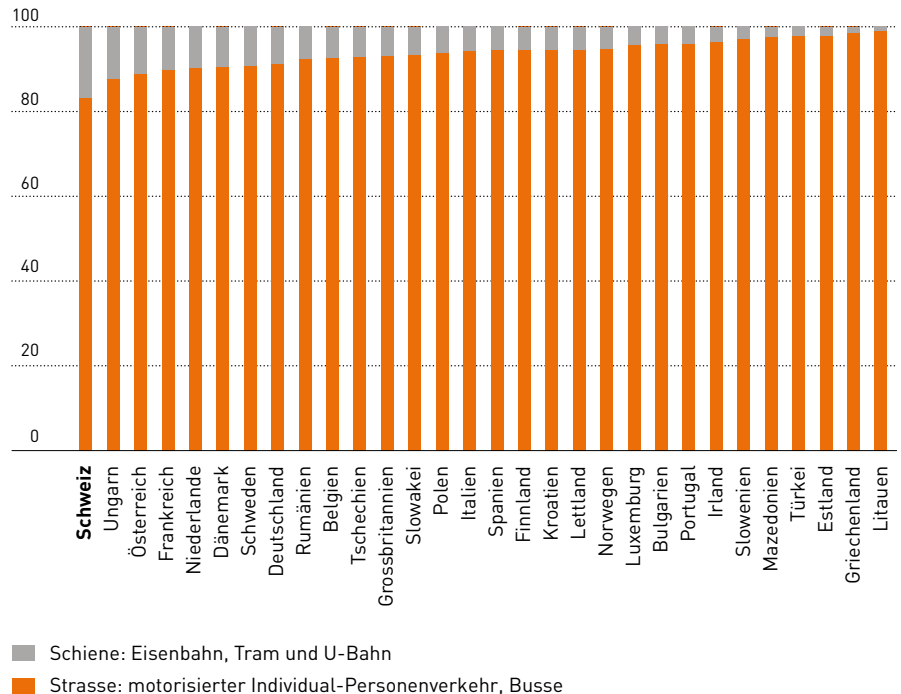
In keinem anderen Land der Welt werden pro Person so viele Kilometer per Bahn zurückgelegt wie in der Schweiz: 2010 waren es im Schnitt 2437 Kilometer pro Person. Der Bahnpersonenverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen – die geleisteten Personenkilometer sind zwischen 2000 und 2010 um über 50 Prozent gestiegen. Im selben Zeitraum blieb die Verkehrsleistung im Bahngüterverkehr praktisch konstant (Nettotonnenkilometer). Der Modalsplit im Landespersonenverkehr zeigt, dass in der Schweiz im europäischen Vergleich auch relativ zur Strassenbenützung äusserst viel Bahn gefahren wird.

Abbildung 9

Schweizer Eisenbahnen sind im europäischen Vergleich gut positioniert.

Modalsplit im Landespersonenverkehr

Zurückgelegte Personenkilometer in ausgewählten Ländern, in Prozent, 2008



Quelle: Bundesamt für Statistik, 2010/Eurostat, 2012.

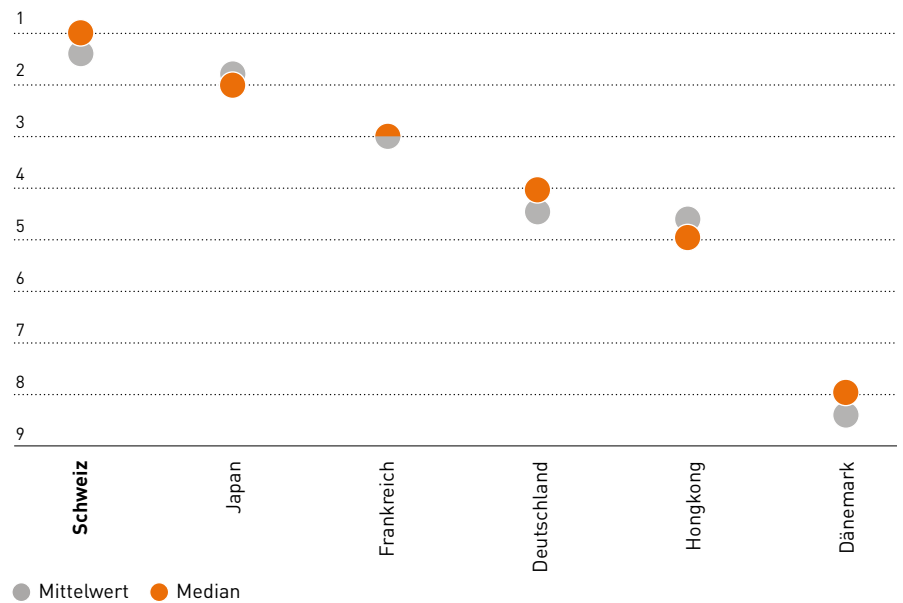
Bei der dazugehörigen Eisenbahninfrastruktur schneidet die Schweiz in der Rangliste des World Economic Forums (WEF) ebenfalls sehr gut ab. In sieben von elf Erhebungsjahren (2003, 2006 bis 2011) belegt sie den ersten Platz. In den anderen vier Jahren liegt sie dreimal auf dem zweiten Rang und einmal auf dem dritten Rang. Ebenfalls sehr gut positioniert sind Japan und Frankreich. Ihre Eisenbahninfrastrukturen sind von guter Qualität und rangieren meistens unter den ersten drei.

Abbildung 10

Die Schweiz behauptet sich erfolgreich an der Spitze.

WEF-Rangliste der Eisenbahninfrastrukturen (2001 bis 2011)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder



Quelle: WEF: The Global Competitiveness Report, 2001 – 2011.

Die Infrastrukturkosten sind nicht durch die Erträge der Bahn gedeckt.

Diesen Spitzenplatz lässt sich die Schweiz allerdings auch etwas kosten. Die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind in der Schweiz sehr hoch. Da der Eisenbahnverkehr seine Kosten jedoch nicht selbst deckt, sind ständig staatliche Zuschüsse nötig: alleine 2010 über 4,8 Milliarden Franken (davon 1,5 Milliarden Franken des Bundes für Infrastruktur und 1,6 Milliarden Franken Einlagen in den Fonds für Eisenbahngrossprojekte⁹). Dabei sind insbesondere die Infrastrukturkosten nicht ansatzweise durch die entsprechend erwirtschafteten Erträge finanziert. Damit ist keine verursachergerechte Finanzierung möglich.

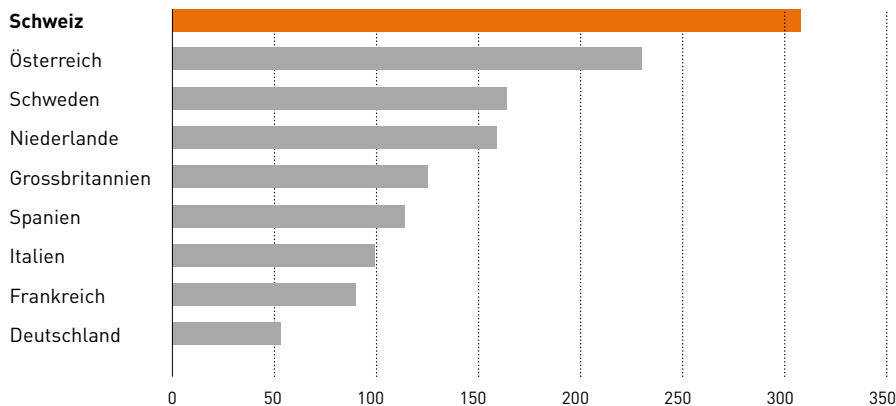
⁹ Bundesamt für Statistik, 2011.

Abbildung 11

Mit 308 Euro pro Kopf investiert die Schweiz im europäischen Vergleich am meisten in die Schieneninfrastruktur.

Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern

Stand 2010, in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene auf der Basis von BMVBS (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCl Verkehr GmbH.

Jede neue Bahnlinie generiert laufend neue ungedeckte Kosten.

Obwohl die Investitionskosten bisher mehrheitlich nicht durch die SBB selbst bezahlt wurden, sondern beispielsweise über den FinöV-Fonds, muss die öffentliche Hand nach Inbetriebnahme der neuen Strecken auch noch Teile der Betriebs- und Unterhaltskosten decken. Jede zusätzliche Eisenbahnlinie generiert somit laufend neue Kosten zulasten der öffentlichen Hand. Folge des Mehrverkehrs ist zudem, dass auf gewissen Strecken die gewünschten Trassen nicht mehr zur Verfügung stehen, weil die Nachfrage zu gross ist. Der Güterverkehr, der dem Personenverkehr Vortritt gewähren muss, wird bei der Trassennutzung durch das steigende Verkehrsvolumen im Personenverkehr immer mehr benachteiligt.

In der Vergangenheit kam es oft zu ungeplanten Mehrkosten.

Bezüglich einmaliger und laufender Kosten ist eine verlässliche Planung zentral. Die Transparenz bezüglich Kosten und Finanzflüssen ist im öffentlichen Verkehr oft nicht ausreichend. Überraschungen hinsichtlich ungeplanter Mehrkosten für Unterhalt und Betrieb waren in der Vergangenheit die Folge. Solche müssen unbedingt vermieden werden. Ganz grundsätzlich ist es unter diesen Umständen schwierig, die von den SBB vorgeschlagene Höhe der Finanzmittel ausreichend zu beurteilen. Wie hoch die tatsächlichen Effizienzsteigerungspotenziale beim Unterhalt und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sind, bleibt für Dritte schwierig abzuschätzen, da die SBB zurzeit ein Informationsmonopol haben. Solange die SBB nicht im Wettbewerb stehen, dürften die Anreize für mehr Effizienz gering sein.

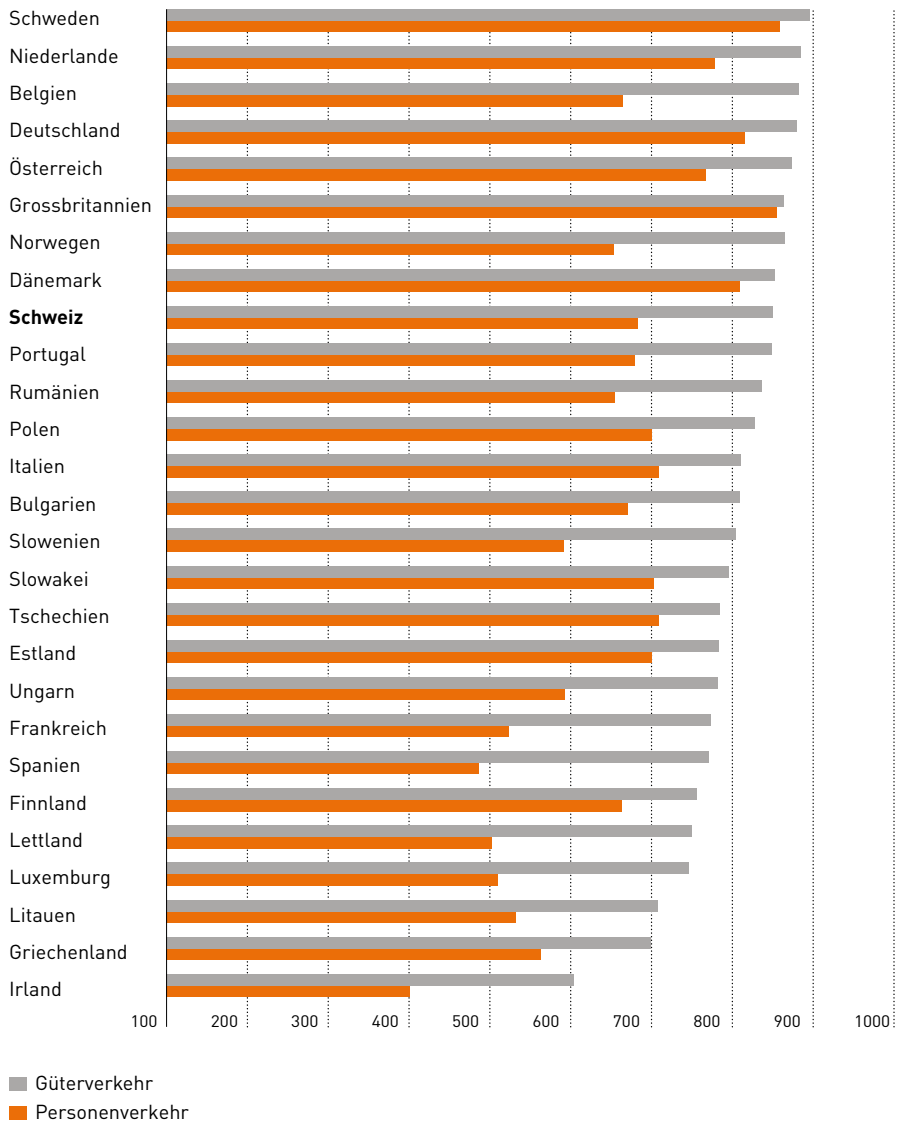
Bei der Liberalisierung des Güterverkehrs ist die Schweiz hingegen vorbildlich: Sie verwirklichte die vollständige Öffnung früher als von der Europäischen Union gefordert. Demgegenüber ist im Personenverkehr noch wenig Wettbewerb zu spüren. Bezüglich der rechtlichen Voraussetzungen dafür liegt die Schweiz international im Hintertreffen. Erste Versuche – etwa in Japan – zeigen jedoch, dass Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr zu guten Ergebnissen führen kann.

Abbildung 12

Der Güterverkehr schneidet gerade in der Schweiz deutlich besser ab als der Personenverkehr.

Bahn-Liberalisierungsindex 2011

Voraussetzungen für eine Öffnung des Eisenbahnmarktes, Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr einzeln



Quelle: IBM Global Business Services, 2011, Liberalisierungsindex Bahn, 2011.

Die SBB ist entgegen dem europäischen Trend noch immer ein integriertes Unternehmen.

Aussergewöhnlich ist, dass die SBB noch immer ein integriertes Unternehmen sind, das sowohl das Netz wie auch den Verkehr bewirtschaftet. In Europa ist dieses für den Wettbewerb unvorteilhafte System ein Auslaufmodell und nur noch in Irland so vorhanden. Dieser Rollenkonflikt kann schwerwiegende Probleme verursachen. Denn die SBB als Betreiber verfügen gegenüber dem Bund als Eigner über einen Informationsvorsprung, den die SBB im politischen Prozess einsetzen und gegen die Interessen des Eigners ins Feld führen können.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Um die früheren Ungleichbehandlungen der Transportunternehmen zu beseitigen und die Bahnen effizienter zu machen, verabschiedete der Bundesrat 2005 die Botschaft zur Bahnreform 2. Diese Vorlage erwies sich jedoch im Parlament als nicht mehrheitsfähig, weshalb die Hauptelemente der Reform in separate Teilpakete aufgeteilt wurden. Während das erste Teilpaket die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr umfasste und 2010 in Kraft trat, wurde das zweite Teilpaket in zwei weitere Teile gesplittet. Der erste Teil beschäftigte sich mit der Interoperabilität und den Ausschreibungen im Personenverkehr. Der zweite Teil beinhaltet Modelle der Trassenvergabestelle, die nun vertieft geprüft werden. Das dritte Teilpaket umfasst die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung (FABI). Das vierte Teilpaket umfasst die Sanierung der Pensionskassen der SBB und der Privatbahnen. In den nächsten Jahren stehen insbesondere die folgenden Fragestellungen im Zentrum:

Neuer Finanzierungsfonds nur unter restriktiven Bedingungen.

Im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beziehungsweise des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) werden Bahninfrastrukturbauten bis in die Jahre 2040/2050 diskutiert. *economiesuisse* beurteilt einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) für die Finanzierung aus grundsätzlichen Überlegungen zurückhaltend. Spezialgesetzliche Fonds ausserhalb des ordentlichen Bundesbudgets verringern die finanzpolitische Transparenz. Zudem entsteht durch die Zweckbindung ein Privileg in Form von gesetzlich gebundenen Mitteln. Diese schalten die Aufgaben- und Mittelkonkurrenz für den privilegierten Bereich aus. Von einer grundsätzlichen höheren staatspolitischen Bedeutung kann beim Verkehr – beispielsweise gegenüber der Bildung – nicht ausgegangen werden. Deshalb müssen Alternativen diskutiert werden. Beispielsweise wäre für *economiesuisse* die Rückführung der Bahnfinanzierung (inklusive Ausbau) in den ordentlichen Bundeshaushalt denkbar, um die Transparenz der Finanzierung wiederherzustellen. Ein neuer Bahninfrastrukturfonds wäre für *economiesuisse* in jedem Fall nur unter den vom Bundesrat gestellten Bedingungen denkbar.¹⁰

Beim Infrastrukturausbau müssen die laufenden Kosten ausreichend berücksichtigt werden.

Beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist die Schweiz sehr aktiv. Mit Projekten wie der Bahn 2000 oder der NEAT-Anschlüsse sollten sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene attraktiver werden. Die Bilanz der bisherigen Erweiterungen ist aber zwiespältig. Mit dem besseren Angebot im Personenverkehr hat die Nachfrage stark zugenommen. Der Investitionsaufwand und die daraus resultierenden Betriebs- und Unterhaltskosten haben jedoch nicht zu entsprechenden Produktivitätsgewinnen und zusätzlichen Verkehrserträgen in gleicher Höhe geführt. Die Nettokosten zulasten der öffentlichen Hand sind gestiegen, denn der Fehlbetrag der SBB beträgt momentan 850 Millionen Franken pro Jahr. Auch die Bahnunternehmen, als Besitzer der Infrastruktur, stehen infolge der Angebotserweiterungen steigend unter finanziellem Druck. Durch das System der Vorfinanzierung durch Bund und/oder Kantone entstehen finanzielle

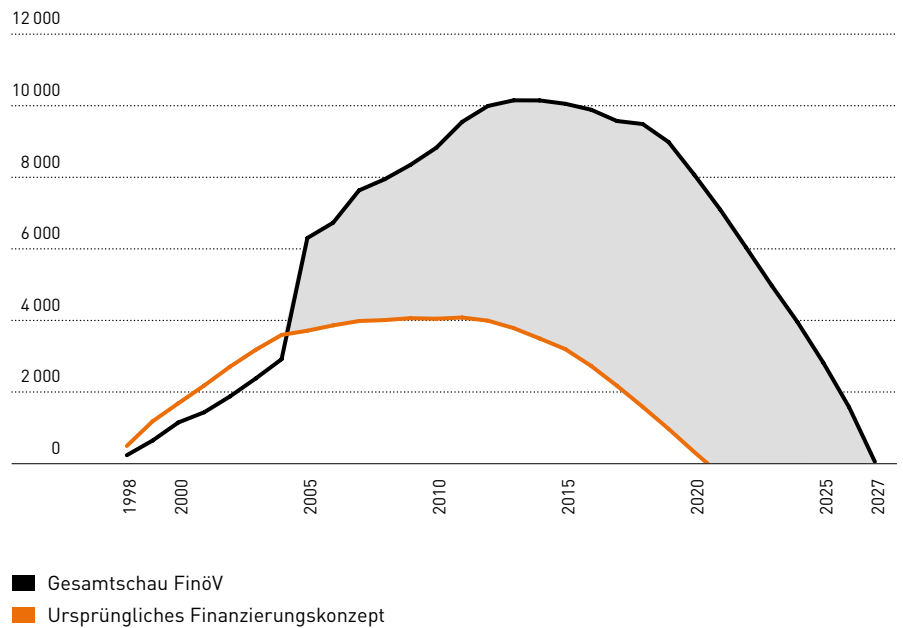
¹⁰ Die Fondseinlagen sind auf Stufe Verfassung im Sinne von Beitragsmaxima zu begrenzen; das Verschuldungsverbot gilt absolut; die Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung inklusive Verzinsung an den Bund erfolgt vollumfänglich und zeitgerecht (bis zirka 2030) und zudem beschliesst das Parlament die jährlichen Einlagen und Entnahmen, wobei die Einlagen der Schuldenbremse unterstehen.

Verpflichtungen, die später zurückbezahlt werden müssen. Während solche Finanzierungslösungen kurzfristig zusätzliche Mittel für Investitionen schaffen, können sie langfristig die Finanzierungsfähigkeit des Staates im Verkehrsbereich gefährden, insbesondere wenn in zu engen zeitlichen Abständen neue Projekte beschlossen werden.¹¹

Abbildung 13

Die Mittel des FinöV-Fonds sind jetzt schon mehr als ausgeschöpft.

Enger finanzieller Spielraum im FinöV-Fonds
Bevorschussung in Millionen Franken



Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV).

Der Lötschberg-Basistunnel brachte bisher nicht die gewünschte Verlagerung.

Was den Güterverkehr und die vom Gesetzgeber gewünschte Verkehrsverlagerung betrifft, hat die Inbetriebnahme des ersten grossen NEAT-Tunnels, des Lötschberg-Basistunnels, bisher nicht zum gewünschten Ergebnis geführt. Es wurde auch keine signifikante Steigerung bei der Nachfrage beobachtet. Im ersten Betriebsjahr des Lötschberg-Basistunnel verkehrten im Vergleich zum Vorjahr lediglich ein Prozent mehr Züge und fünf Prozent mehr Nettotonnen. Im Bericht des Bundesrats ist auch zu lesen, dass die betrieblichen Optimierungen durch den Lötschberg-Basistunnel durch diverse Faktoren eingeschränkt sind, insbesondere durch die Priorität des Personenverkehrs. Im ganzen Jahr 2008 wurde rund ein Drittel der angebotenen Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen nicht in Anspruch genommen. Eine vollständige Auslastung über einen längeren Zeitraum blieb aus.

¹¹ Eisenbahngrossprojekte werden zurzeit durch den FinöV-Fonds finanziert. Dieser Fonds ist mit bald zehn Milliarden Franken Schulden belastet, die voraussichtlich erst im Jahr 2030 zurückbezahlt werden können.

Ein Zukunftskonzept für Schiene und Strasse: Mobility Pricing

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) definiert Mobility Pricing als «benutzungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage.»¹² Zu ergänzen wäre zwingend, dass dieses System verkehrsträgerübergreifend gelten und bestehende Abgaben vollständig ersetzen muss. Der Erlös des Mobility Pricing kann dann unter Beachtung des Verursacherprinzips (keine Transferleistungen zwischen den Verkehrsträgern) nachfrageorientiert in den Unterhalt und Ausbau investiert werden. Ziel müsste jedoch nicht die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage sein, sondern die verursachergerechte Preissetzung (inklusive Umweltkosten). Der Entscheid für den einen oder anderen Verkehrsträger ist dann ausschliesslich dem zahlenden Nutzer zu überlassen.

Gründe für ein Mobility Pricing sind vielfältig. Zentral ist beispielsweise, dass die Anreizstrukturen deutlich verbessert würden. Im heutigen System fallen Steuern und Versicherung bei einem Auto einmalig beziehungsweise jährlich an. Nur die Mineralölsteuer wird proportional zum Verbrauch bezahlt. Die heutigen Steuern sind somit degressiv und verleiten zu mehr Verkehr. Noch deutlich extremer ist der Fehlanreiz beim SBB-Generalabonnement. Einmal bezahlt, fährt man gratis. Jeder weitere gefahrene Kilometer verursacht also beim Kunden keine Zusatzkosten, senkt aber die Durchschnittskosten der vom Nutzer bezahlten Mobilität – ein fatales Anreizsystem. Derjenige wird «belohnt», der mit seinem GA möglichst viele Kilometer fährt und der Allgemeinheit so enorme Kosten aufbürdet.

Zudem ist es heute so, dass unabhängig von der Tageszeit gleich viel für Mobilität bezahlt werden muss, was zu Staus und überfüllten Zügen während der Stosszeiten führt. Es wäre nur fair und effizient, wenn die Mehrkosten für Kapazitätsinvestitionen zur Bewältigung dieser Spitzen von den Verursachern bezahlt würden. Dies wäre mit einem Mobility Pricing möglich.

Bei der konkreten Umsetzung gibt es allerdings einige Herausforderungen. Damit möglichst keine Verzerrungen zwischen Standorten entstehen, sollte eine Benützungsgebühr für Infrastrukturen möglichst flächendeckend, sprich europaweit eingeführt werden. Bezüglich der Betroffenen müssten gemäss dem Äquivalenzprinzip jene Akteure für die Kosten der Infrastrukturen oder Leistungen bezahlen, die einen Nutzen aus den entsprechenden Leistungen ziehen. Am Beispiel der Strasseninfrastruktur ist das neben dem motorisierten Individualverkehr auch der Langsamverkehr (Fahrrad, Fussgänger) sowie der öffentliche Verkehr auf den Strassen (25 Prozent des gesamten öffentlichen Verkehrs findet auf der Strasse statt). Da ein Mobility-Pricing-System europaweit eingeführt werden sollte, würde auch die Berücksichtigung des Luft- und Wasserverkehrs Sinn machen.

Ebenfalls von grosser Wichtigkeit ist die Effizienz der Einnahmengenerierung. Mit einem Mobility-Pricing-System dürfen nicht hohe Erhebungskosten verbunden sein – die Mineralölsteuer mit Erhebungskosten von rund 1,5 Prozent dient hierbei als Richtschnur. Zu klären sind ferner Fragen zum Datenschutz und zu den Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen.

Mobility Pricing kann, wenn es richtig (unter anderem verkehrsträgerübergreifend) umgesetzt wird, ein gutes Zukunftskonzept sein. Im Gegenzug müssten alle anderen Formen von Abgaben oder Steuern für Treibstoffe, Fahrzeuge und Strassenbenützung zwingend gestrichen werden, um Verzerrungseffekte zu reduzieren und die Fiskalquote nicht anzuheben. Jede Form der Mobilität wird dann einheitlich in Rechnung gestellt, mit dem Ziel, die tatsächlichen Kosten in Abhängigkeit von Strecke, Zeit und Nutzungshäufigkeit auch im Preis abzubilden.

¹² Bundesamt für Strassen, 2007.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Es braucht einen Netzzugang ohne Diskriminierungen.

Der Wettbewerb auf dem Schienennetz setzt einen umfassenden diskriminierungsfreien Netzzugang voraus. Es reicht nicht, wenn nur der Zugang zum Netz gewährleistet ist, aber Wettbewerbsverzerrungen wie ein Benutzungsverbot von Rangierbahnhöfen und Werkstätten oder Hindernisse beim Energiebezug bestehen bleiben.

Es braucht eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebennetz.

Die heute bestehenden, integrierten Eisenbahnunternehmen sind wegen der fehlenden Transparenz ungeeignet für einen wirklich funktionierenden Wettbewerb. Zudem ergibt sich dadurch ein enormer Mangel im Bereich der Kostenkontrolle und es werden falsche Anreize gesetzt: Während der Personenverkehr «Gewinn» schreibt, produziert der Infrastrukturbereich massive finanzielle Löcher. Ist das Hauptnetz (Swissrailgrid) institutionell von den Bahnunternehmen unabhängig, so wird die Regulierung einfacher und schlanker. Die institutionelle Trennung zwischen Netz und Betreiber ist anzustreben, wenn der Wettbewerb Effizienzgewinne mit sich bringt, die die neu entstandenen Regulierungskosten überschreiten. Zudem ist zwischen einem Haupt- und einem Nebennetz im schweizerischen Eisenbahnnetz zu unterscheiden (analog dem Elektrizitätsnetz oder dem Strassennetz). Das Hauptnetz soll die Strecken von nationaler und internationaler Bedeutung beinhalten und auch für den internationalen Personenverkehr geöffnet werden (inklusive Kabotage). Diese Netze sollen alleine in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Für die Nebennetze sollen die Kantone zuständig sein. Damit werden Kompetenzen, Finanzierung und Nutzen übereinstimmen.

Die bestehenden Rollenkonflikte zwischen Regulator, Aufsichtsbehörde, Betreiber und Eigner müssen zwingend gelöst werden. Es braucht einen wirklich vom Unternehmen unabhängigen Regulator, damit sich Wettbewerb im Schienenbereich dauerhaft etablieren kann. Die Rolle des Bundesamts für Verkehr muss auf exekutive Funktionen beschränkt werden (Sicherheitsaufsicht und Bestellungen). Nur unter solchen klar getrennten Verantwortlichkeiten besteht die Chance, dass im schweizerischen Eisenbahnsektor Wettbewerb eintritt. Die Preise für die Netzbenuztung sollen zudem in einem angemessenen Verhältnis zur zeitlichen Lage einer Trassenbenutzung stehen.

Eine Verlagerung kann nur gelingen, wenn die Bedingungen für den Güterverkehr verbessert werden.

Will man ernsthaft mehr Güter auf den Schienen transportieren, so müssen zudem die Rahmenbedingungen zugunsten des Schienengüterverkehrs spürbar verbessert werden. Die problematische Wettbewerbssituation zwischen Güter- und Personenverkehr sowie zwischen Transit- und Binnenverkehr, die sich bei der Prioritätenordnung und den Trassenpreisen und -zuteilungen widerspiegelt, muss ernsthaft diskutiert und gelöst werden.

► **Finanzierung**

Nur volks- und betriebswirtschaftlich sinnvolle Projekte dürfen gebaut werden.

Die ÖV-Benutzer müssen für die Finanzierung aufkommen.

Damit die Bahn dank sinnvoller Ausbauprojekte in der Zukunft weiterhin wachsen kann, braucht es eine vertiefte und transparente Analyse zur Auswahl der Projekte. Die volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilität muss dabei im Zentrum stehen. Der Eigenfinanzierungsgrad des gesamten öffentlichen Verkehrs muss spürbar erhöht werden. Dies bedingt, dass die Finanzierung künftig verursachergerecht gestaltet wird. Laufende Kosten müssen gedeckt sein. Der öffentliche Verkehr deckt heute lediglich knapp die Hälfte seiner Kosten. Eine solche Situation schafft Fehlanreize. Zumindest die Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs inklusive die Trassenabgaben für die Benützung der Verkehrsinfrastrukturen (Schiene/Strasse) müssen von den Transportunternehmen vollständig bezahlt werden.

► **Grundversorgung**

Alle Leistungen müssen öffentlich ausgeschrieben werden.

Es braucht Anreize, damit sich das effizienteste Angebot durchsetzt.

Soweit das ÖV-Angebot nach betrieblichen Grundsätzen nicht kostendeckend erbracht werden kann, muss die öffentliche Hand entsprechend bestellte Leistungen mindestens kostendeckend abgelden.

Im öffentlichen regionalen Schienenpersonenverkehr müssen die vom Staat bestellten Leistungen systematisch ausgeschrieben werden. Der Anreiz muss so gesetzt werden, dass sich das effizienteste Angebot durchsetzt (beispielsweise der Ersatz von ineffizienten Eisenbahnlinien durch effizientere Buslinien). Das politisch definierte Angebot im regionalen Verkehr (konkret: die Mobilität als Dienstleistung und nicht ein spezifischer Verkehrsträger wie «die Schiene» oder «die Strasse») soll möglichst wirtschaftlich erbracht werden, damit Kunden und Steuerzahler von einem bestmöglichen Kosten-Nutzen-Verhältnis profitieren.

22,9

Millionen **PASSAGIERE**
zählte der Zürcher Flughafen 2010.



411 000

Tonnen **FRACHTGÜTER**
zählte der Zürcher Flughafen 2010.



30 300 000 000 000.-

Franken **WERTSCHÖPFUNG**
stehen im Zusammenhang mit der Luftfahrt.



1/3

aller **EXPORTE** wird gemessen
am Wert über die Luft abgewickelt.

180 000

ARBEITSPLÄTZE
hängen mit der
Luftfahrt zusammen.



Der **Luftfahrtsektor** braucht auch in Zukunft konkurrenzfähige Rahmenbedingungen, um die Schweiz mit der Welt zu verbinden.

Bei der Qualität der Luftverkehrsinfrastrukturen liegt Singapur klar an der Spitze.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

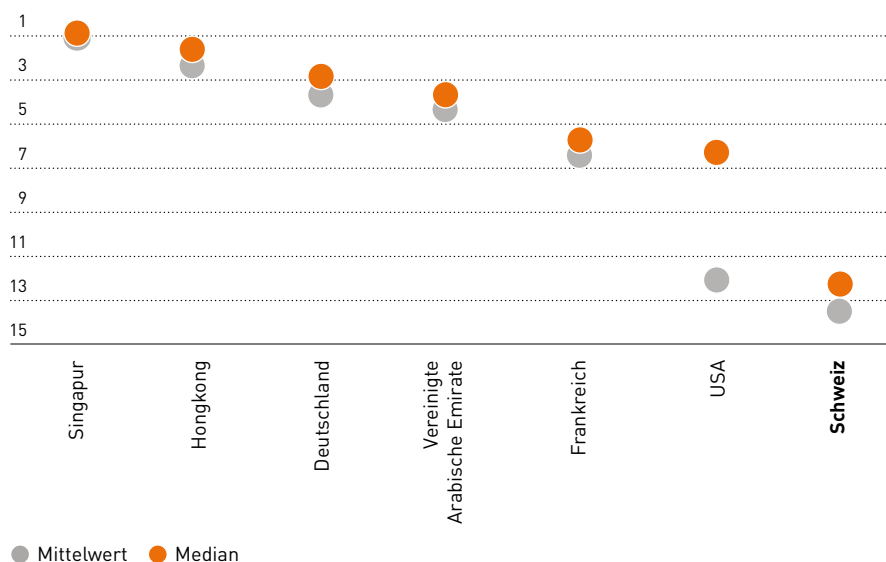
In den letzten Jahren hat die Schweiz in der Erhebung des World Economic Forums bei den Luftverkehrsinfrastrukturen deutlich aufgeholt. 2011 resultierte der 3. Platz, in den Jahren 2009 und 2010 landete die Schweiz auf Rang fünf. In den Jahren zuvor (2002 bis 2007) rangierte die Schweiz zwischen dem 12. und 26. Platz. Im Mehrjahresvergleich schneidet die Schweiz damit deutlich schlechter ab als Singapur, Hongkong, Deutschland und Frankreich. Die Qualität der Infrastruktur in den USA ist zumindest bezüglich des Medianwerts ebenfalls deutlich besser einzuschätzen. Die Spitzenposition belegt in acht von zehn Erhebungsjahren Singapur.

Abbildung 14

Die Schweiz hat in den letzten Jahren deutlich aufgeholt.

WEF-Rangliste der Luftverkehrsinfrastrukturen (2001 bis 2011)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder



Quelle: WEF, The Global Competitiveness Report, 2001 – 2011.

Ein Drittel der Exporte wird bereits auf dem Luftweg umgesetzt.

In seinem luftfahrtpolitischen Bericht¹³ von 2004 hebt der Bundesrat die «herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung» der schweizerischen Luftfahrt hervor. «Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor.» Laut einer Studie¹⁴ aus dem letzten Jahr beschäftigt die schweizerische Luftfahrt über 52 000 Personen direkt – rund 10 000 mehr als noch 2004. Indirekt kommen sogar noch etwa 127 000 Personen hinzu. Eine zunehmende Bedeutung hat auch die Luftfracht. Bereits wird rund ein Drittel der Exporte gemessen an ihrem Wert auf dem Luftweg umgesetzt. Die gesamte Wertschöpfung im Zusammenhang mit der Luftfahrt wurde für das Jahr 2008 in der gleichen Studie auf über 30 Milliarden Franken geschätzt. Sie wuchs seit 2004 jährlich real um 1,8 Prozent. Der internationale Luftverkehr ist auch 2010 weiter gewachsen. Der langfristige Trend dürfte trotz der aktuellen unsicheren Wirtschaftslage weitergehen.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Momentan wird das Luftfahrtgesetz im Rahmen zwei aufeinander abgestimmter Teilrevisionen revidiert. Das erste Paket, das unter anderem die «Economic Regulation» umfasst, ist weitgehend abgeschlossen. Im zweiten Paket sollen unter anderem die Überarbeitung der Bewilligungsverfahren im Infrastrukturbereich und der verstärkte Einfluss des Bundes auf die Landesflughäfen angegangen werden.

Schweizer Fluggesellschaften können nicht voll von der europäischen Liberalisierung profitieren.

International ist die Schweiz über das Luftverkehrsabkommen ins europäische System integriert, jedoch ohne dass die schweizerischen Fluggesellschaften von der europäischen Liberalisierung in vollem Ausmass profitieren können. So sind Schweizer Anbieter nicht berechtigt, Luftfracht innerhalb eines anderen EU-Landes zu transportieren (kleine Kabotage). Weitere Herausforderungen werden vonseiten der EU auf die Fluggesellschaften zukommen. Von grosser Bedeutung ist die Haltung der Schweiz zum europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS). Angesichts des diesbezüglichen Handelskonfliktes zwischen der EU und den USA, Brasilien, Indien und China steht die Schweiz zwischen den Fronten und ist gut beraten, sich nicht in vorauseilendem Gehorsam der EU-ETS-Regelung anzuschliessen. Noch stärker betroffen von den vielfältigen Entwicklungen in der EU ist die Flugsicherung Skyguide, die sich langfristig in ein gemeinsames europäisches System integrieren muss (Functional Airspace Block). Offen ist die Frage, wie sich die anderen Weltregionen zu den europäischen Bemühungen stellen.

Aufgrund einer von Deutschland einseitig festgelegten Durchführungsverordnung ist der deutsche Luftraum in den Randstunden zurzeit für Anflüge auf den Flughafen Zürich gesperrt. Dies hat Kapazitätseinschränkungen und eine stark erhöhte und auf dicht besiedelte Gebiete in der Schweiz neu verteilte Lärmbelastung zur Folge. Eine im Auftrag beider Staaten erarbeitete Lärmanalyse, die auf der Basis des deutschen novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 2007 erstellt wurde, zeigt auf, dass die deutschen Regionen nicht von Lärmgrenzwertüberschreitungen betroffen sind. Trotz dieses eindeutigen Sachverhalts ist die wichtige Frage nach der Nutzung des süddeutschen Luftraums bis heute nicht geklärt.

¹³ Bundesrat, 2004.

¹⁴ Bundesamt für Zivilluftfahrt/Aerosuisse, 2011.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Die Schweizer Luftfahrt braucht gleiche Bedingungen wie die internationale Konkurrenz.

Die aktuell schwierige Lage darf nicht durch Zusatzabgaben verschärft werden.

Die Schweizer Luftfahrt muss über günstige Rahmenbedingungen verfügen, die es erlauben, im hochkompetitiven internationalen Umfeld zu bestehen und die Anbindung der Schweiz an europäische und interkontinentale Wirtschaftszentren sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für Kapazitäten, Gebühren und Abgaben sowie Betriebszeiten. Es ist zentral, dass die Fluggesellschaften und Flughäfen aus einer internationalen Perspektive gleiche Wettbewerbsbedingungen wie ihre Konkurrenten vorfinden und der Schweizer Markt nicht aus regionalpolitischen Überlegungen oder im Alleingang verzerrt wird. Denn Effizienz und Wirtschaftlichkeit eines liberalisierten Luftfahrtmarktes stehen und fallen mit der Marktordnung und klaren Zuständigkeiten. Die unter anderem durch die Frankenstärke verursachte schwierige Lage des Luftfahrtstandorts Schweiz darf nicht noch mittels Zusatzbelastungen (Gebühren und Abgaben oder durch eine Erhöhung der Regulierungsdichte) zusätzlich erschwert werden.

Die für die Schweizer Wirtschaft sehr bedeutenden Landesflughäfen Genf und Zürich bewegen sich in den Tagesspitzenzeiten schon heute an ihren Kapazitätsgrenzen. Die nachfragegerechte Entwicklung der Landesflughäfen muss auch in Zukunft möglich bleiben. Für die Luftfracht sind unter anderem eine ausreichende Anzahl Interkontinentalflüge, moderne und ausbaufähige Luftfrachtinfrastrukturen an den Landesflughäfen mit direkter Anbindung an die Strassen und Schienen sowie Betriebszeiten und Sicherheitsbestimmungen entscheidend.

Der Streit mit Deutschland muss gelöst werden.

Die Leistungen der Flugsicherung müssen möglichst kostengünstig und unter möglichst geringer Belastung der Flugindustrie erfolgen. Mit Deutschland, Italien und Österreich muss eine angemessene Abgeltung der erbrachten Flugsicherungstätigkeiten im Ausland – nach dem Vorbild der Regelung mit Frankreich – durch Skyguide angestrebt werden. Ebenfalls ist der Fluglärmstreit zwischen der Schweiz und Deutschland zu lösen.

► Finanzierung

Es braucht private und verursachergerechte Lösungen.

Die Terrorismusbekämpfung muss mit öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Die Finanzierung der Flugsicherung und der Flughäfen soll aus dem Luftfahrtsektor heraus erfolgen. Hingegen müssen die Terrorismusbekämpfung und die Leistungen im hoheitlichen Sicherheitsbereich mit Geldern der öffentlichen Hand finanziert werden.

Flugsicherung und Flughäfen müssen effizient betrieben werden, damit die Kosten für den Sektor gesamthaft tragbar ausfallen. Abgaben sind minimal zu halten und müssen möglichst vollumfänglich in den Sektor zurückfliessen. Privatwirtschaftlich organisierte Flughäfen müssen jedoch auch in Zukunft in der Lage sein, in eine qualitativ hochwertige Infrastruktur investieren zu können. Dazu braucht es auch die Freiheit, am Kapitalmarkt Mittel beschaffen zu können.

0%

beträgt der Anteil
PRIVATER ANBIETER
bei Briefen unter 50 Gramm.



655

Millionen Franken
ÜBERSCHUSS
erwirtschaftete die Post
2010 mit dem
SERVICE PUBLIC.



17%

ist der Preis für einen
STANDARD BRIEF
im liberalisierten
**DEUTSCHEN
POSTMARKT**
zwischen 2000 und
2010 gesunken.



2015



soll der Postmarkt eventuell
WEITER LIBERALISIERT
werden.

Der Schweizer Postmarkt muss so rasch wie möglich vollständig geöffnet werden.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

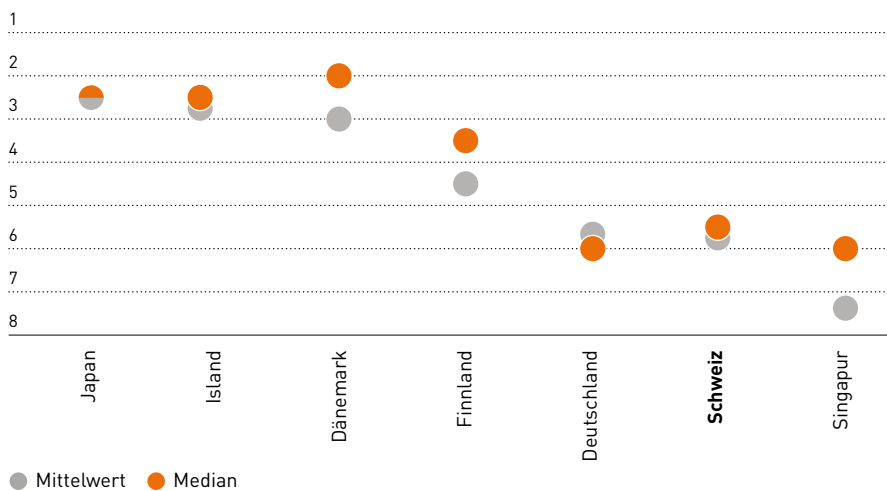
In den Umfragen des World Economic Forums (WEF) wurde nur während vier Jahren – 2002 bis 2005 – die Qualität von Postdienstleistungen in der Schweiz erhoben. Dabei wurde jeweils nach der Effizienz der Postdienste gefragt. Die Schweiz befand sich zwar nicht an der Spitze, bewegte sich aber in den Erhebungsjahren zwischen dem fünften und dem siebten Rang. Japan, Island und Dänemark schneiden bei den Postdienstleistungen am besten ab.

Abbildung 15

Die Schweiz bewegte sich in den Untersuchungsjahren zwischen dem fünften und dem siebten Rang.

WEF-Rangliste der Posteffizienz (2002 bis 2005)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder



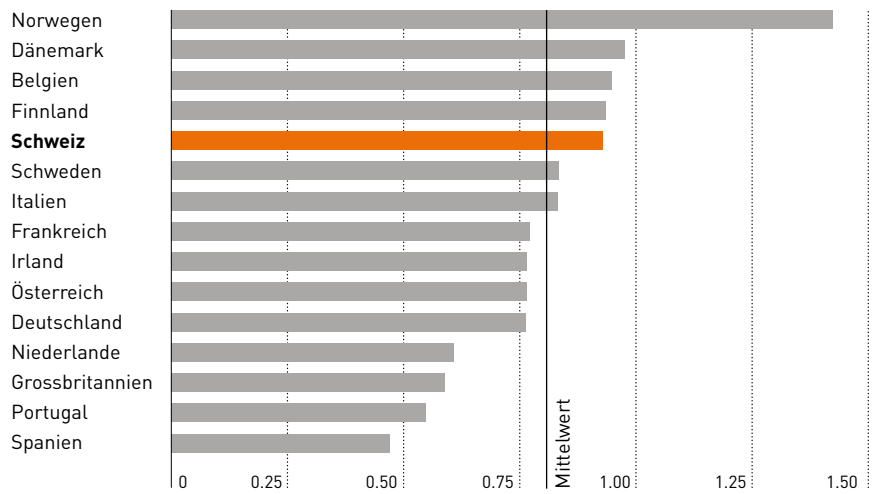
Quelle: WEF, The Global Competitiveness Report, 2002 – 2005.

Im nicht monopolgeschützten Bereich – also bei Briefen über 50 Gramm und Paketen – weist die Schweizerische Post als grösster Anbieter im internationalen Vergleich relativ günstige Preise aus. Doch bei den Briefen bis 20 Gramm, die etwa die Hälfte der gesamten Sendungsmenge und 75 Prozent der adressierten Briefe ausmachen, gehört die Schweizerische Post zu den teuersten Anbietern in ganz Europa, wie der regelmässige Vergleich der Postregulationsbehörde (PostReg) zeigt.

Abbildung 16

Die Briefftarife in der Schweiz gehören zu den teuersten in ganz Europa.

Gewichtete Preise für inländische A- und B-Briefposteinzelsendungen
Bis 20 Gramm zum Jahresmittelwechsellkurs 2010



Quelle: PostReg-Tätigkeitsbericht, 2010.

Mit ihrem Postmonopol stellt die Schweiz in Europa je länger je mehr einen Einzelfall dar. Deutschland, Grossbritannien, die Niederlanden, Finnland und Schweden verfügen schon länger über liberalisierte Postmärkte und Anfang 2011 zog die EU nach und öffnete ihre Märkte. Für einige Länder Ost- und Südeuropas besteht noch eine Übergangsfrist bis 2013. Dies geschah vor allem aufgrund zahlreicher positiver Erfahrungen mit der Liberalisierung der Postmärkte. So kam die EU-Kommission zum Schluss, dass die Liberalisierung der Grundversorgung bis anhin nicht geschadet, sondern vielmehr zu Produktinnovationen geführt hat.¹⁵

Abbildung 17

In den meisten Ländern Europas ist die Liberalisierung weiter fortgeschritten als in der Schweiz.

Stand der Postmarktöffnung in Europa 2011



Quelle: In Anlehnung an ITA Consulting/WIK-Consult, 2007.

¹⁵ Siehe etwa Plaut Economics / frontier economics, 2007.

Was die Marktanteile im Schweizer Postsektor betrifft, so sind diese (noch) in etwa mit dem Stand in Europa vergleichbar: Die privaten Postkonkurrenten erzielen im Bereich der Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP) substantielle Marktanteile (rund 30 Prozent), können sich aber im nationalen Briefmarkt kaum etablieren. In den liberalisierten Postmärkten Europas könnten nun aber die Konkurrenten langsam aber stetig auch im Briefmarkt höhere Marktanteile erreichen.

Unter den heutigen Bedingungen fallen 75 Prozent aller Briefe in den Monopolbereich.

Die Schweizerische Post verfügt im Briefbereich heute über einen Marktanteil von nahezu 100 Prozent. Alles deutet darauf hin, dass die privaten Mitbewerber – solange das Monopol bestehen bleibt – kaum über einen Marktanteil von wenigen Prozenten hinauskommen werden. Da unter der geltenden Monopolgrenze rund 75 Prozent des Briefvolumens im Monopol verbleiben und zudem kein umfassender Zugang zu den Teilleistungen und Infrastrukturen der Post besteht, ist dies wenig erstaunlich. Denn viele Grosskunden wickeln grosse Sendevolumen, die in den Monopolbereich fallen, über die Post ab. Aufgrund von attraktiv gestalteten Rabattsystemen, die über den Monopolbereich hinausgehen, setzen die Grosskunden auch im offenen Markt auf die Schweizerische Post. Dabei wird gerade der schweizerische Briefmarkt als besonders markttauglich eingeschätzt.¹⁶ Neben den ausserordentlich hohen Sendungsmengen führen die hohe Bevölkerungsdichte, die kurzen Wege und die vielen Massensendungen (etwa Abstimmungs- und Krankenkassenunterlagen) trotz hoher Löhne zu günstigen Rahmenbedingungen.

Die Post erzielt mit der Grundversorgung insgesamt Überschüsse.

Die Grundversorgung ist im Postbereich ein zentrales Thema und die Post schürt gezielt die Angst vor einer Verschlechterung, um Marktöffnungen zu blockieren. Abgesehen von der Pflicht zur Erbringung des Zahlungsverkehrs sind die Kosten der Grundversorgung (die sogenannte Universaldienstlast) in der Schweiz im internationalen Vergleich tief. Trotzdem wurde in den letzten Jahren intensiv diskutiert, wie hoch die Kosten tatsächlich sind, die der Post durch den Grundversorgungsauftrag entstehen. Die umfangreichste Studie zur Universaldienstlast kam zum Schluss, dass die Kosten bei Weitem nicht so hoch ausfallen, wie ursprünglich angenommen (BDO-WIK, 2007). Davon zeugt auch die Tatsache, dass die Post mit der Grundversorgung insgesamt Überschüsse erzielt – alleine 655 Millionen Franken im Jahr 2010, wie in den Berichten der Postregulationsbehörde ersichtlich ist. Eine weitere 2007 durch das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in Auftrag gegebene Studie der renommierten Firmen Plaut/Frontier¹⁷ bestätigt mit umfangreichen Szenarienberechnungen, dass die Grundversorgung im heutigen Umfang auch bei vollständiger Briefmarktliberalisierung problemlos durch die Post erbracht und finanziert werden könnte.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Als Vorbild für den Briefmarkt kann vor allem der Schweizer Paketmarkt dienen.

Vor dem Hintergrund politischer Vorstösse formulierte der Bundesrat 2002 die zukünftige Postpolitik, die seither schrittweise umgesetzt wird. Das neue Postgesetz, das 2012 in Kraft tritt, ist zwar liberaler formuliert, beinhaltet aber weiterhin ein Monopol bis 50 Gramm. Dieses kann erst nach Evaluation des Postmarktes 2015 eventuell weiter gelockert werden. Hier besteht weiterhin politischer Handlungsbedarf. Denn die graduelle Liberalisierung in Europa zeigt, dass ein Monopol im Briefbereich für einen funktionierenden Postmarkt und die ausgezeichnete Versorgung mit Postdienstleistungen nicht notwendig ist. Auch die Rechtfertigung des Monopols als Instrument, um die Grundversorgung zu finanzieren, wurde zunehmend unhaltbar: Anstelle der ursprünglich prognostizierten Defizite haben die meisten Postunternehmen Überschüsse erwirtschaftet. Die Liberalisierung im Postsektor ist wenig komplex und sehr erfolgreich. Dies kann namentlich in Deutschland beobachtet werden, wo sich immer mehr echte deutschlandweite

¹⁶ economiesuisse, 2010.

¹⁷ Vgl. Plaut Economics/frontier economics, 2007.

Alternativen zur Post etablieren. Als Vorbild für die Briefliberalisierung in der Schweiz dient aber in erster Linie der bereits seit Jahren geöffnete Paketmarkt. In dieser Sparte funktioniert der Wettbewerb sehr gut und hat viele Innovationen für die Kunden gebracht. Heute stehen sowohl für Geschäfts- wie auch für Privatkunden gute Vergleichsangebote zur Verfügung.

Neben dem eigentlichen Monopol sind weitere wichtige Voraussetzungen für einen funktionierenden Postmarkt nicht befriedigend geregelt. Der Zugang zu Teilleistungen und Infrastrukturen der Post ist mit dem neuen Postgesetz auf das Postfach und den Adressaustausch beschränkt. Für die übrigen Teilleistungen ist vorgeschrieben, dass sich die Anbieter gegenseitig einen diskriminierungsfreien Zugang per Vereinbarung gewähren. Die Post kann aber nicht zur Gewährung des Zugangs gezwungen werden und die Regulierungsbehörde PostCom¹⁸ hat für allfällige Konflikte keine Entscheidungskompetenz – dies behindert das Entstehen von wirklichem Wettbewerb. Für andere Bereiche erhält jedoch die neu eingesetzte Regulierungsbehörde PostCom gewisse Befugnisse:

- Aufsicht über die Grundversorgung;
- Regulierung des Zugangs zu Postfachanlagen und Adressdatenbanken;
- Schlichtung im Fall der Schliessung von Poststellen und von Kundenklagen.

Die Post verfügt über zahlreiche gesetzliche Vorteile – darunter eine Ausnahme vom Nachtfahrverbot.

Nebst dem Monopol verfügt die Schweizerische Post über zusätzliche gesetzliche Vorteile, die kritisch hinterfragt werden müssen. Beispielsweise die Ausnahme vom Sonntags- und Nachtfahrverbot. Auch ist es dem Postregulator in den letzten Jahren kaum gelungen, die gesetzliche Einhaltung des Quersubventionierungsverbots von der Grundversorgung zu den übrigen Diensten zu kontrollieren. Der Bundesrat hat sich bei der Formulierung der Ziele für das neue Postgesetz diesbezüglich klar dafür ausgesprochen, gleiche Rahmenbedingungen für alle Anbieter zu schaffen. Dies muss in der laufenden Legislatur auch umgesetzt werden. Doch auch wenn dies tatsächlich gelingt, wird die Post als historischer Anbieter ihre Image- und Grössenvorteile weiterhin als Marktvorteil nutzen können.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Der Briefmarkt muss rasch und vollständig geöffnet werden.

Drittanbieter müssen Zugang zur Monopolinfrastruktur der Post erhalten.

Für die Kunden brachten die bisherigen Öffnungsschritte wenig direkte Vorteile. Deshalb muss so schnell wie möglich eine vollständige Briefmarktöffnung erfolgen, um den Druck zu entwickeln, die Effizienzgewinne in Zukunft vermehrt den Kunden weiterzugeben. Gleichzeitig gilt es, für alle Anbieter die gleichen klaren Rahmenbedingungen anzuwenden. Nur so kann ein funktionierender Wettbewerb entstehen. Drittanbieter müssen dabei Zugang zur monopolistischen Infrastruktur der Schweizerischen Post erhalten. Klare Bedingungen zur Kostenberechnung sind unter anderem für die Überwachung des Quersubventionierungsverbots unabdingbar, solange die Post für die Erbringung der Grundversorgung weiterhin unterstützt wird.

¹⁸ Die PostCom ersetzt mit Inkrafttreten des neuen Postgesetzes voraussichtlich im Herbst 2012 den bisherigen Regulator PostReg. Die neue Behörde wird unabhängiger agieren können und über mehr Entscheidungskompetenzen verfügen.

Der sektorspezifische Regulator (PostCom) ist solange gerechtfertigt, wie sich kein funktionierender Wettbewerb im Postmarkt etabliert. Grundsätzliche wettbewerbsrelevante Fragen sind mit der Wettbewerbskommission zu koordinieren. Mit der zeitlichen Befristung der sektorspezifischen Regulationsbehörde kann sichergestellt werden, dass neue Anbieter trotz Zugangsregulierung parallele Netze ausbauen.

► Finanzierung

Neue Geschäftsfelder müssen ausschliesslich privat finanziert werden.

Die Post darf den Monopolbereich nicht als Sprungbrett für Wettbewerbsdienste nutzen.

Das neue Postorganisationsgesetz führt zu einer neuen Organisationsform der Post. Die Finanzflüsse dürfen aufgrund der neuen Organisationsform keinesfalls (noch) weniger transparent werden. Wettbewerbsverzerrungen durch die Vergabe einseitiger Vorteile oder durch unhaltbare Quersubventionierungen müssen früh erkannt und beseitigt werden. Im Zusammenhang mit der Ausweitung der Wertschöpfungskette vonseiten der Post ist eine vollständige Transparenz zu schaffen. Jegliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten privater Unternehmen müssen ausgeschlossen werden. Neue Geschäftsfelder müssen organisatorisch, juristisch und finanziell vollständig von den Aktivitäten der Grundversorgung getrennt werden. Es darf nicht sein, dass die Post den Monopolbereich als Sprungbrett für Wettbewerbsdienste nutzt und sich damit weiterhin längere Spiesse im Wettbewerb verschafft. Sobald die ordnungspolitischen Voraussetzungen geschaffen sind, kann eine Postbank gegründet werden. Diese Trennung muss insbesondere auch kostenfreie Postbankschalter in den Poststellen ausschliessen. Damit die Risiken für den Steuerzahler nicht zusätzlich steigen, ist es wichtig, dass keine Staatsgarantie besteht. Eine implizite Staatsgarantie ist bereits gegeben, wenn der Staat an der Postbank beteiligt ist.

► Grundversorgung

Möglichst viel Flexibilität für den Service public.

Es muss möglich bleiben, Poststellen durch Agenturen zu ersetzen.

Die Grundversorgung darf nur für jene Dienstleistungen vorgeschrieben werden, für die der freie Markt nicht die politisch gewünschte Menge zur gewünschten Zeit und zu erschwinglichen Preisen anbieten kann. Der Post-Universaldienstanbieter muss über genügend flexible Personalanstellungsbedingungen verfügen und eine möglichst grosse Freiheit bei der Art und Weise, wie die Grundversorgung zu erbringen ist, erhalten. Auch künftig muss es möglich sein, dass Poststellen flächendeckend durch Agenturen ersetzt werden und Poststellen private Anbieter von Konkurrenzleistungen zulassen.

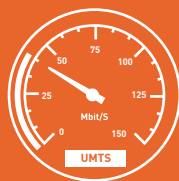
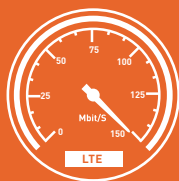
46%

sind die **TELE-**
KOMMUNIKATIONS-
PREISE seit
1998 gesunken.



150

Mbit/s können mit dem neuen
Mobilfunkstandard **LTE** in
einer ersten Phase theoretisch
übertragen werden.



2,5



Millionen
Schweizer
SURFEN MIT
DEM HANDY
im Internet.

Bei der **Telekommunikation** hat die Liberalisierung zu sinkenden Preisen und besseren Angeboten geführt. Das muss als Vorbild für andere Sektoren dienen.

Die Schweiz im internationalen Vergleich

Im Bereich der Telekommunikation erstellt das Magazin «The Economist» seit Jahren eine E-Readiness- beziehungsweise Digital-Economy-Rangliste.¹⁹ Diese besteht aus über 100 quantitativen und qualitativen Kriterien, die durch regionale Economist-Intelligence-Unit-Analysten und Redaktoren bewertet werden. Das Ranking zeigt die Qualität der Informations- und Kommunikationstechnologieinfrastruktur sowie die Fähigkeiten der Konsumenten, Unternehmen und Regierungen, solche Infrastrukturen und Dienste zu nutzen.

Besonders gut schliessen Dänemark, USA und Schweden ab.

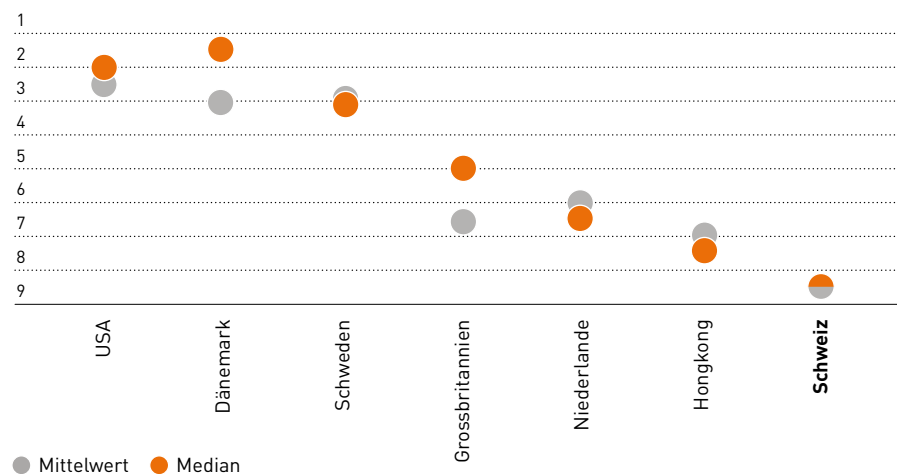
In der Rangliste 2010 fiel die Schweiz deutlich zurück und liegt lediglich auf Rang 19. In einigen der vorangehenden Jahren (2002, 2005, 2006 und 2007) war sie unter den besten fünf klassiert, in den anderen Jahren auf den Plätzen acht bis zwölf. Besonders gut schlossen die Länder Dänemark, USA und Schweden mit je sieben Klassierungen unter den besten drei ab. Die folgende Abbildung zeigt die Mittelwerte der Platzierungen in den Jahren 2001 bis 2010. Die Schweiz lag demnach im Durchschnitt zwischen Rang 8 und 9. Die Qualität der Infrastruktur wird damit schlechter bewertet als in Dänemark, Hongkong, Schweden, USA, Grossbritannien und den Niederlanden.

Abbildung 18

Die Schweiz ist im Vergleich zu früheren Jahren deutlich zurückgefallen.

Digital-Economy-Rangliste (2001 bis 2010)

Durchschnittliche Platzierung ausgewählter Länder bei der Qualität von Infrastrukturen der Informations- und Kommunikationstechnologien



Quelle: E-Readiness/Digital Economy Index, 2000 – 2010.

¹⁹ Die Kriterien sind in sechs Kategorien eingeteilt und wurden gemäss ihrer vermuteten Wichtigkeit als beeinflussende Faktoren gewichtet. Im Jahr 2010 wurde der E-Readiness-Index innerhalb dieser Kategorien modifiziert und der technologischen Entwicklung angepasst. Dabei wurde er auch von E-Readiness- zu Digital Economy Index umbenannt. Datenquellen sind unter anderem die EIU-Datenbasis, die Weltbank und die Vereinten Nationen.

Viele Unternehmen haben in den letzten Jahren massiv investiert.

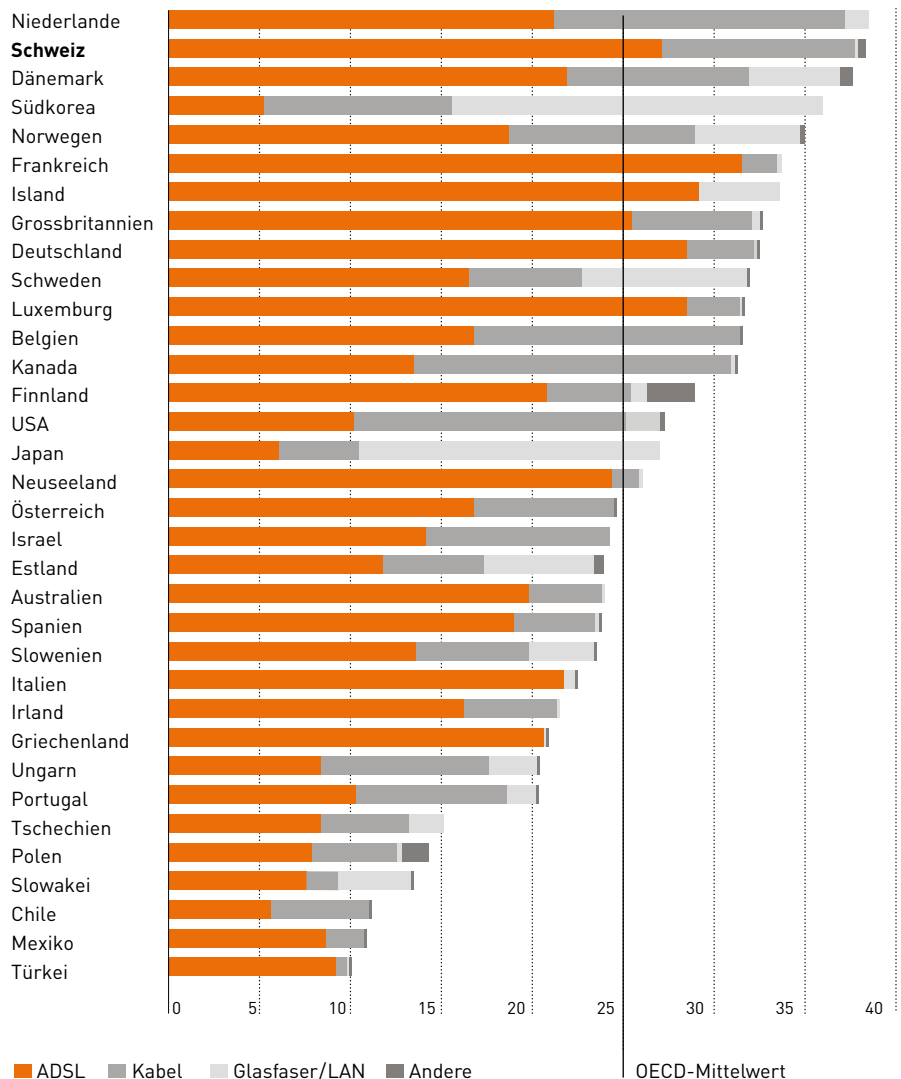
In der Schweiz entstand Wettbewerb bei den netzgebundenen Telekommunikationstechnologien ursprünglich durch die Trennung von Kabel- und Telefonnetzen in separaten Unternehmen. Durch die Einführung von Breitbanddiensten haben die Kabelnetzbetreiber einen hohen Wettbewerbsdruck auf die Swisscom als Besitzerin der Kupfernetze und ehemalige Monopolistin ausgeübt. Beim Ausbau der modernen Breitbandnetze kann deshalb eine hohe Investitionsdynamik und beim Angebot von Diensten eine grosse Wettbewerbsdynamik festgestellt werden. Sowohl die Kabelnetzbetreiber als auch die Swisscom – teilweise im Verbund mit Elektrizitätsversorgungsunternehmen – rüsten ihre Netze auf, um die notwendigen Bandbreiten auch in Zukunft bereitstellen zu können. Auch im Mobilfunk stehen mit der nächsten technologischen Generation Long Term Evolution (LTE) weitere Plattformen zur Verfügung, um den zunehmenden Bedarf an Breitbandverbindungen abzudecken. Viele Unternehmen haben besonders in den letzten Jahren massiv in den Ausbau der Infrastrukturen investiert. Wohl auch, weil durch das aktuelle Regulierungsregime ihre Investitionen nicht infrage gestellt werden.

Abbildung 19

In kaum einem anderen Land ist die Zahl der schnellen Internetverbindungen höher als in der Schweiz.

Verbreitung von schnellen Internetanschlüssen im internationalen Vergleich

Zahl der Anschlüsse pro 100 Einwohner, aufgeschlüsselt nach unterschiedlichen Technologien



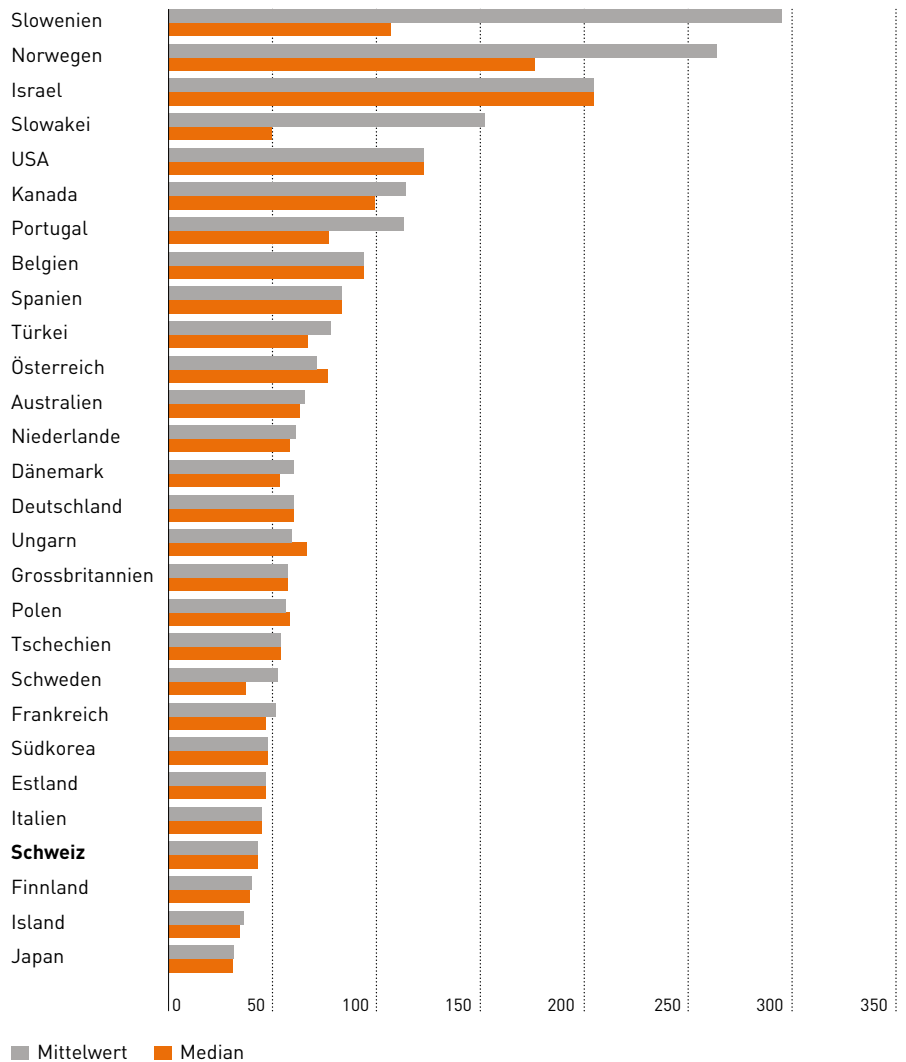
Quelle: OECD Breitbandportal, 2011.

Die Schweiz verfügt heute über eine der höchsten Verbreitungen von Breitbandanschlüssen (siehe Abbildung 19) und über ein attraktives Preisniveau bei besonders schnellen Breitbandverbindungen (siehe Abbildung 20).

Abbildung 20

Nur in Island, Finnland und Japan bezahlen die Konsumenten noch weniger.

Preise für Verbindungen über 45 Mbit/s im internationalen Vergleich
Preis pro Monat in US-Dollar



Quelle: OECD Breitbandportal, 2010.

Die Preise sind seit der Liberalisierung um 46 Prozent gesunken.

Betrachtet man die gesamten Telekommunikationspreise, dann profitiert der Endkunde infolge der Liberalisierung heute von signifikant tieferen Preisen. Gemäss dem Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) ist der Gesamtpreis für Telekommunikationsdienstleistungen seit 1998 um 46 Prozent zurückgegangen.²⁰ Kaufkraftbereinigt bewegen sich die Preise in der Schweiz im internationalen Vergleich beim Festnetz im mittleren Bereich, bei den Breitbandanschlüssen im oberen Mittelfeld und beim Mobilfunk am oberen Ende.²¹

²⁰ Bundesamt für Kommunikation, 2011.
²¹ ComCom, 2011.

Die politischen Schwerpunkte der aktuellen Legislatur

Der Telekommunikationsmarkt muss weiterhin mit grosser Aufmerksamkeit analysiert werden. Die Schweiz darf im internationalen Vergleich nicht weiter zurückfallen. Hierfür sind insbesondere die Ziele der von *economiesuisse* und ICTSwitzerland publizierten Digitalen Agenda 2020²² anzuvisieren. Im Bereich der Informations- und Telekommunikationstechnologien soll die Schweiz wieder zu den besten Ländern der Welt vorstossen. Fragen zu den regulatorischen Rahmenbedingungen sind dabei genauso relevant wie jene zu den Marktentwicklungen.

Besondere Aufmerksamkeit verdient der Ausbau des Glasfasernetzes.

Ein besonderes Augenmerk gilt dabei auch dem Ausbau der Glasfasernetze: Die Schweiz ist das einzige Land in Europa, in dem Glasfasernetze weitgehend auf Initiative der privaten Marktakteure entstehen. Im Sinne des Standorts Schweiz ist zu hoffen, dass die regulatorischen Herausforderungen, die solch ein Ausbau mit sich bringt, schnellstmöglich gemeistert werden. Insbesondere ist zu gewährleisten, dass überall dort, wo es im Bereich der Netze einen monopolistischen Bottleneck gibt, ein diskriminierungsfreier Netzzugang gewährleistet wird. Auch hinsichtlich der sich abzeichnenden technologischen Entwicklung der nächsten Mobilfunkgeneration LTE dürfen Investitionen in die neueste Netzgeneration nicht behindert werden.

Die Forderungen der Schweizer Wirtschaft

► Liberalisierung

Der Wettbewerb der Infrastrukturen und Dienste muss weiter gestärkt werden.

Die Schweiz muss am bestehenden Infrastrukturwettbewerb zwischen den Netzen, am Technologiewettbewerb und am Wettbewerb zwischen den Diensten festhalten und die Regulierungen effizient gestalten. Von einer Ex-ante-Regulierung ist zurzeit abzusehen. Grundsätzlich hat sich bewährt, unternehmerische Freiheiten zu erhöhen und staatliche Regulierung zu reduzieren.

Der Bund soll sich als Swisscom-Hauptaktionär zurückziehen.

Die Telekommunikationsmärkte sind nach der erfolgreichen Liberalisierung in funktionsfähige Märkte überführt worden. Dies belegt der stetig zunehmende Netzwettbewerb (Plattformwettbewerb). Die Sektorregulierung soll so bald wie möglich durch eine Wettbewerbsregulierung ersetzt werden. Zu einem solchen Systemwechsel gehört auch die grundsätzliche Klärung der übrigen offenen Fragen – vor allem die Privatisierung der Swisscom. Um die politische Einflussnahme im Telekommunikationsmarkt weiter zu reduzieren, ist der Rückzug des Bundes als Hauptaktionär der Swisscom anzustreben. So können auch die Zielkonflikte des Bundes als Regulator, Grundversorger und Aktionär gelöst werden.

²² *economiesuisse*, 2011.

Eine Übernahme des gesamten EU-Telekommunikationspakets scheint zurzeit für die Schweizer Marktverhältnisse ungeeignet und daher nicht opportun zu sein. Beim Mobilfunk, wo die Preise im internationalen Vergleich hoch sind, sollen neue Konzepte geprüft werden – auch eine Übernahme der EU-Regulierung. Diese sollte aber nur dann übernommen werden, wenn für die Schweiz ein effektiver und nachweisbarer Nutzen entsteht, der grösser ist als bei einem eigenständigen Ansatz.

▶ **Finanzierung**

Neue Technologien müssen aus dem Markt heraus finanziert werden.

Die Finanzierung der Telekommunikation aus dem Markt heraus ist ein tragfähiges Modell und muss beibehalten werden. Dies gilt auch für die Entstehung neuer Technologien auf der Ebene der Infrastruktur (Glasfaser und LTE). Dort, wo sie nötig ist (beispielsweise wenn knappe Spektren zugeteilt werden müssen und Preise wegen Marktversagens zu regulieren sind), soll die Sektorregulierung vom Gesetz- und Verordnungsgeber griffig ausgestaltet sein.

▶ **Grundversorgung**

Die Telekommunikation ist ein Modell für andere Sektoren und muss auch in Zukunft so funktionieren.

Der Grundversorgungsauftrag darf nicht einzelne Technologien vorschreiben.

Die Grundversorgung ist in ihrer Natur so beizubehalten wie bis anhin. In einer Neuordnung ist sicherzustellen, dass Bandbreiten definiert werden, mit denen die Versorgung sichergestellt werden kann. Ein Systemwechsel auf Basis von Technologien ist abzulehnen. Die technologische Freiheit bei der Erbringung der Grundversorgung muss aus Gründen der Effizienz erhalten bleiben.

Literatur

- B, S, S. (2012). PPP Lösung für zweite Gotthardröhre. Schlussbericht.**
Abgerufen von www.economiesuisse.ch/de/PDF%20Download%20Files/20120222_PPP_Studie_BSS.pdf.
- Bundesamt für Kommunikation (2011). Jahresbericht 2010.**
Abgerufen von www.bakom.admin.ch/org/jahresberichte/03680/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDeoJ2gGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--.
- Bundesamt für Statistik (2011). Kosten und Finanzierung des Verkehrs. Beiträge und Darlehen des Bundes zugunsten des öffentlichen Verkehrs.**
Abgerufen von www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/02/blank/key/oeffentlicher_verkehr/subventionen_des_oeffentlichen.html.
- Bundesamt für Strassen (2007). Mobility Pricing – Synthesebericht.**
Abgerufen von www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDd3x6fmy m162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--.
- Bundesamt für Strassen (2011). Verkehrs-entwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen. Jahresbericht 2010.**
Abgerufen von www.news.admin.ch/NSB-Subscriber/message/attachments/24376.pdf.
- Bundesamt für Zivilluftfahrt/Aerosuisse (2011). Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz.**
Abgerufen von www.bazl.admin.ch/dokumentation/studien/00631/index.html?download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDd392e2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--&lang=de.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011). Öffentlich-Private-Partnerschaften – Am Beispiel des Bundesfernstrassenbaus.**
Abgerufen von www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/70008/publicationFile/46173/oeffentlich-private-partnerschaften-beispiel-bundesfernstrassenbau.pdf.
- Bundesrat (2004). Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004.**
Abgerufen von www.bazl.admin.ch/themen/lupo/00292/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDdHx8f2ym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--.
- ComCom (2011). Tätigkeitsbericht 2010 der Eidg. Kommunikationskommission (ComCom).**
Abgerufen von www.comcom.admin.ch/org/00452/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDdX52fmym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--.
- economiesuisse (2010). Wettbewerb stärkt den Service public. Dossierpolitik.**
Abgerufen von www.economiesuisse.ch/de/PDF Download Files/dp14_Post_web.pdf.
- economiesuisse (2011). Digitale Agenda 2020. Auf dem Weg an die Weltspitze.**
Abgerufen von www.economiesuisse.ch/agenda2020.
- Eidgenössische Finanzverwaltung (2011). Bundesfinanzen in Kürze. Rechnung 2010.**
Abgerufen von www.efv.admin.ch/d/downloads/finanzberichterstattung/bufi/R_Bufi_2010_d.pdf.
- Plaut Economics/frontier economics (2007). Auswirkungen Postmarktliberalisierung 2011. Modellierung im Auftrag des GS-UVEK.**
Abgerufen von www.uvek.admin.ch/dokumentation/00616/00878/01478/index.html?download=NHZLpZeg7t,lnp6I0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpn02Yuq2Z6gpJCDdYB6fGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--&lang=de.
- PPP Schweiz (2012). Fragen zum PPP-Modell und zu PPP-Projekten in der Schweiz.**
Abgerufen von www.ppp-schweiz.ch/de/ppp-wissen/faq/.
- Weber Barbara (2011). Lukrative Investitionen in Infrastrukturprojekte. In: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 142 vom 23.6.2011.**
Abgerufen von www.b-capitalpartners.com/media/dwl/weber_2011_nzz.pdf.

Impressum

**Diese Publikation erscheint in Deutsch und Französisch.
Redaktion: Simon Schärer, economiesuisse
Gestaltung und Produktion: Wernlis, grafische Gestalter, Zürich
Korrektorat: Alain Vannod, St. Gallen
Druck: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zürich
Herausgabe: Juli 2012
© economiesuisse 2012**

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

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

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3001 Bern

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

www.economiesuisse.ch