

# Netzinfrastrukturen: Effizient in den Standort investieren

## dossierpolitik

27. September 2010 Nummer 17

**Infrastrukturen im Wandel.** Jahrzehntlang war der Staat für den Betrieb der Infrastrukturnetze sowie die darauf aufbauenden Dienstleistungen verantwortlich. Heute übernehmen immer häufiger private Unternehmen diese Funktion. Der Wandel wird von den wachsenden Ansprüchen der Kunden sowie dem steigenden Investitionsbedarf getrieben. Ferner spielt auch der globale Standortwettbewerb eine wesentliche Rolle, denn hochwertige Infrastrukturen sind ein wichtiger Standortfaktor. Vielfach werden die Infrastrukturen in der Schweiz mit jenen in der EU verglichen. Dieser Rahmen müsste jedoch weiter gefasst werden. Die dynamischen und wettbewerbsorientierten Standorte finden sich grösstenteils im asiatischen Raum, wo ein enormer Nachholbedarf auf den Willen zur Gestaltung trifft. Die Schweiz muss sich mit den Spitzenreitern der Welt messen. Mit Ländern, die die neuesten Technologien für den ersten Aufbau ihrer Infrastrukturen einsetzen. Und die, sofern die Schweiz die Zeichen der Zeit nicht erkennt, in einigen Jahren einen massiven Standortvorteil aufweisen könnten.

### Position economiessuisse

- ▶ Die Schweiz darf sich dem globalen Wandel nicht verschliessen, sondern muss diesen als Chance begreifen. Nur so kann das Wettrennen um Standortattraktivität gewonnen werden.
- ▶ Um dem steigenden Wettbewerbsdruck zu begegnen, braucht es in der Schweiz eine konsequente Analyse der weltweiten Entwicklung, eine langfristige strategische Planung und eine Priorisierung von Massnahmen für die Umsetzung.
- ▶ economiessuisse beobachtet die Entwicklung in den Infrastrukturen mit Sorge. Sie fordert eine kohärente Politik für die Planung, Priorisierung und Finanzierung künftiger Infrastrukturen.



## Grosse Herausforderungen bei hervorragender Ausgangslage

Die Infrastrukturen in der Schweiz gehören nach wie vor zu den besten der Welt. Aber die Konkurrenz ist stärker als jemals zuvor. Aufstrebende Länder, neue Technologien und fehlende Mittel für die Erneuerung veralteter Netze stellen die Schweiz vor grosse Herausforderungen. Umso wichtiger ist deshalb eine langfristig angelegte Infrastrukturpolitik, die sich stärker am Wettbewerb orientiert. Nur so kann die Finanzierung jener Ausbauprojekte sichergestellt werden, die tatsächlich Effizienzsteigerungen für die Schweizer Wirtschaft bringen und damit wesentlich zur Standortattraktivität beitragen.

Für die Schweizer Infrastrukturpolitik lässt sich diese Ausgangslage wie folgt charakterisieren:

- ▶ Die Schweiz verfügt über eine hervorragende Ausgangslage in allen Infrastrukturbereichen.
- ▶ Die Schweiz droht bei der Planung, Entwicklung und beim Ausbau der Infrastrukturen mittel- bis langfristig zurückzufallen und liegt teilweise schon heute hinter dem OECD-Mittel.
- ▶ Viele OECD-Länder, allen voran die EU, konnten ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, indem sie konsequent Märkte geöffnet und Monopole abgebaut haben. Marktöffnungen und Privatisierungen in der Schweiz sind, mit Ausnahme der Strommarktöffnung, erfolgreich. Der eingeschlagene Weg sollte beibehalten und könnte rascher beschritten werden (z.B. Bahn, Post, Swisscom).
- ▶ Die Schweiz ist ein Transitland mit hoher Bevölkerungsdichte. Deshalb sind die Infrastrukturen zusätzlichem Druck ausgesetzt. Überlastung und technologischer Wandel führen dazu, dass in den kommenden 20 Jahren neue Infrastrukturen errichtet und Kapazitäten ausgeweitet werden müssen. Dies ist mit erheblichen Kosten verbunden.
- ▶ Die Finanzierung künftiger Infrastrukturen wird zunehmend privates Kapital benötigen. Wichtig ist, dass die politischen Rahmenbedingungen private Investitionen zulassen, fördern und schützen.
- ▶ Infrastrukturen werden künftig stärker miteinander vernetzt sein. Dies betrifft insbesondere Verkehrs- und Energieversorgungsnetze (smart grids, smart metering usw.). Die Schweiz ist in diesem Bereich nicht genügend aktiv in der Auswertung der Möglichkeiten.
- ▶ Stärker als zuvor werden Infrastrukturen bei der Finanzierung nach betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien priorisiert werden müssen.
- ▶ Der zunehmende, teilweise kurzfristig orientierte Finanzierungsbedarf von sozialen Sicherungs- und Gesundheitssystemen darf nicht dazu führen, dass langfristige Investitionen in den Wirtschaftsstandort Schweiz verdrängt werden.

## Der Elektrizitätssektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

► Die schweizerische Stromversorgung weist im europäischen Vergleich eine hohe Versorgungsqualität auf.

Die schweizerische Stromversorgung weist eine im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hohe Qualität auf. Mit einer breit abgestützten Infrastruktur, dem Produktionsmix aus Wasserkraft und Kernenergie einerseits und dem dichten Übertragungs- und Verteilnetz andererseits, ist eine wirtschaftliche und technisch hochstehende Versorgung gegeben. Der schweizerische Elektrizitätssektor charakterisiert sich durch eine dezentralisierte Struktur. Rund 850 Unternehmen tätigen die Produktion, Übertragung, Verteilung und den Vertrieb von Elektrizität. Durch die Zusammenführung verschiedener Teile des Übertragungsnetzes in die unabhängige Netzgesellschaft Swissgrid AG wurde eine Strukturbereinigung auf Übertragungsebene erreicht. Dennoch ist der Strommarkt noch weit vom beabsichtigten Sollzustand entfernt. Entsprechend können die Vorteile der Liberalisierung noch nicht genutzt werden.

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

► Das Stromversorgungsgesetz sollte Voraussetzungen für einen wettbewerbsorientierten Elektrizitätsmarkt schaffen.

Ein erster Versuch, den Strommarkt in der Schweiz gemäss EU-Regeln zu liberalisieren, mündete in das Stromversorgungsgesetz (StromVG), das am 1. Januar 2008 in Kraft trat. Die Ausführungsbestimmungen sind in der Stromversorgungsverordnung (StromVV) geregelt. Das StromVG soll die «Voraussetzungen für eine sichere Elektrizitätsversorgung sowie für einen wettbewerbsorientierten Elektrizitätsmarkt» schaffen. Die Öffnung des Elektrizitätssektors wird dabei in zwei Schritten vollzogen. Ab 1. Januar 2009 erhalten Grossverbraucher mit einem Bezug von mehr als 100 MWh pro Jahr den freien Marktzugang, bevor der Markt nach einer Übergangsfrist von fünf Jahren vollständig für alle Stromkonsumenten geöffnet werden soll.

#### Zentrale Aspekte des StromVG und der StromVV

**Netzzugang:** Netzbetreiber sind verpflichtet, Dritten diskriminierungsfrei Netzzugang zu gewähren. Für die Berechnung der Netznutzungsentgelte wird ein auf den Kosten basierender Verrechnungsansatz gewählt.

**Entflechtung:** Die Unabhängigkeit des Netzbetriebs muss durch die Elektrizitätsunternehmen sichergestellt sein. Die Quersubventionierung zwischen dem Netzbetrieb und den anderen Tätigkeitsbereichen ist verboten.

**Regulierungsbehörde:** Die Elektrizitätskommission (ElCom) sorgt für die Einhaltung der Gesetzesbestimmungen.

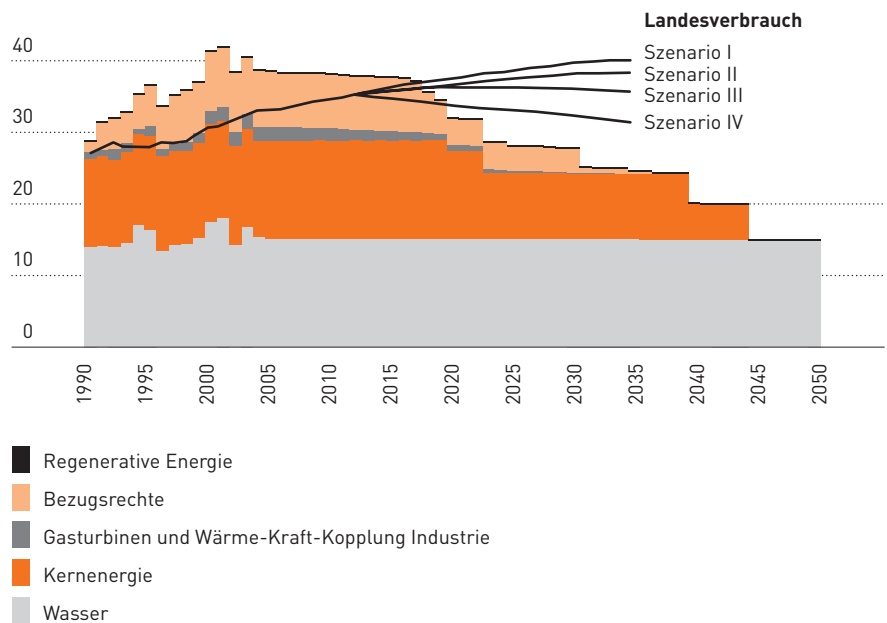
**Grundversorgung:** Das StromVG verpflichtet die Netzbetreiber dazu, alle Endverbraucher und alle Elektrizitätserzeuger in ihrem Netzgebiet an das Elektrizitätsnetz anzuschliessen.

**Grafik 1**

▶ Ohne Kapazitätserweiterungen droht bereits ab dem Jahr 2020 eine Versorgungslücke.

### Perspektiven im Stromangebot des bestehenden Kraftwerksparks (ohne Neubau) bis 2050

In TWhel



Quelle: Prognos, Energieperspektiven 2007.

▶ Die Schweiz hat sich vom Strom-exporteur zum Stromimporteur gewandelt.

Seit 1990 hat der Stromverbrauch in der Schweiz um 24 Prozent, die inländische Stromproduktion dagegen lediglich um 13 Prozent zugenommen. Die Schweiz ist in den letzten Jahren jeweils im Winterhalbjahr vom Exporteur zum Nettoimporteur von Strom geworden. Bei andauernden Hitze- oder Kälteperioden könnte die Versorgungslage in der Schweiz schon ab 2012 kritisch werden. Zudem wird ab 2020 die erste Generation der schweizerischen Kernkraftwerke zu ersetzen sein. Auch die langfristigen Verträge zur Einfuhr von Strom aus Frankreich laufen aus und können nicht mehr ersetzt werden. Der Bundesrat hat im Februar 2007 die Weichen für eine neue Energiepolitik gestellt. Die geplante Neuausrichtung stützt sich dabei auf die vier Säulen Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Grosskraftwerke und Energieaussenpolitik. Hinsichtlich der Kernenergie hat sich der Bundesrat für den Ersatz der bestehenden Kernkraftwerke ausgesprochen.

#### Empfehlungen der Wirtschaft

- ▶ Öffnung des Marktes; Abbau von Markteintrittsbarrieren.
- ▶ Vollständige Integration ins europäische Stromnetz.
- ▶ Öffnung für relevante Verbraucher der Wirtschaft.
- ▶ Übernahme eines funktionierenden, programmatischen Regulierungsmodells (z.B. Skandinavien).
- ▶ Sicherstellung der Versorgungssicherheit in der Schweiz.

## Der Gassektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

▶ Erdgas wird als Energiequelle immer wichtiger.

Erdgas wird zunehmend zu einer wichtigen Energiequelle, nicht zuletzt wegen der Elektrizitätsmarktliberalisierung und der im Vergleich zu Kohle wesentlich geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Stromerzeugung. Die Schweiz selbst fördert kein Erdgas und wird vor allem von den Niederlanden, Norwegen, Russland und Algerien versorgt. Erdgas wird in der Schweiz vorwiegend für Raumwärme und industrielle Prozesse eingesetzt. Seit einigen Jahren findet es auch als Treibstoff Verwendung. Mit einem Anteil von zwölf Prozent am Gesamtenergiemix liegt der Erdgasverbrauch der Schweiz bei etwa der Hälfte des Durchschnitts der EU und der umliegenden Länder.

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

▶ Die Swissgas AG stellt die Beschaffung von Erdgas sicher.

Die Schweiz hat schon seit 1964 mit Art. 13 des Rohrleitungsgesetzes (RLG) den Zugang Dritter zum schweizerischen Hochdrucknetz für flüssige oder gasförmige Brennstoffe rechtlich ermöglicht. Seit den 1970er-Jahren bezieht die schweizerische Erdgaswirtschaft ihr Erdgas auf dem europäischen Grosshandelsmarkt über die Swissgas AG. Das von der Swissgas AG (rund 80 Prozent des Gesamtimports) beschaffte Erdgas wird zu Selbstkosten an die Regionalgesellschaften geliefert und von diesen dann an die jeweiligen Endverteiler und Industrieunternehmen weitergeleitet. Neben der zentralen Beschaffung ist die Swissgas AG als Eigentümerin des schweizerischen Erdgastransportnetzes für den Ausbau und Unterhalt der Erdgastransportinfrastruktur zuständig.

▶ Die Bedeutung der Gasversorgungssicherheit überwiegt den Bedarf nach Marktöffnung.

Für die Schweiz ist es fraglich, ob eine Marktöffnung des Gassektors für alle Verbraucher zu fallenden Preisen führen würde, da der schweizerische Erdgasmarkt im europäischen Vergleich klein ist. Nur rund 0,7 Prozent des insgesamt in Europa verbrauchten Erdgases entfallen auf die Schweiz. Dies bedeutet, dass die Schweizer Gaswirtschaft auf den internationalen Gasmärkten gegenüber den Gas produzierenden Nationen über eine geringe Verhandlungsmacht verfügt und zumindest auf der Beschaffungsseite kein Potenzial für Preisreduktionen zu erwarten ist.

### Empfehlungen der Wirtschaft

- ▶ Vorzug privatwirtschaftlicher Lösungen und Schaffung grösstmöglicher Transparenz bei Regulierungsmassnahmen.
- ▶ Schaffung von besser geeigneten Angebotsstrukturen, namentlich die Entflechtung des Netzes und im Bereich Vertrieb/Handel.
- ▶ Einbezug der Industrie in die heutige Branchenregelung.
- ▶ Verstärkung von Transparenz bei Preisen und Zugangsbedingungen.
- ▶ Behebung der wesentlichen Schwachstellen heute bestehender Einigungslösungen, ohne Paradigmenwechsel.

## Die Zivilluftfahrt

### Bedeutung für die Wirtschaft

► Der Luftfahrtsektor hat eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung.

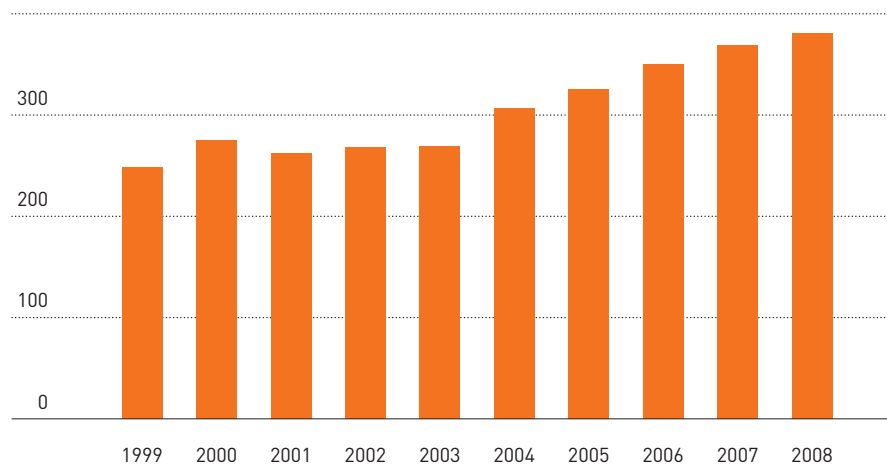
Damit die Luftfahrt als System funktioniert, braucht es vier Bereiche, die zusammenarbeiten: Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungsdienste und die flugnahen Betriebe. Fluggesellschaften sind meist private Gesellschaften, in vielen Fällen in globalen Allianzen organisiert. Flughäfen sind mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand. Flugsicherungsdienste, die heute national organisiert sind, verfügen über ein gesetzliches Monopol. Hinzu kommen als vierte Sparte die flugnahen Betriebe, die in den Bereichen Wartung, Abfertigung, Catering und Luftfracht tätig sind. Die schweizerische Luftfahrt beschäftigt etwa 50'000 Personen direkt und mehr als 130'000 Personen indirekt. Die gesamte Wertschöpfung wurde 2004 auf über 26 Mrd. Franken pro Jahr geschätzt. Der internationale Luftverkehr ist 2008 weiter gewachsen und der langfristige Trend dürfte trotz der Wirtschaftskrise weitergehen.

### Grafik 2

► Der internationale Luftverkehr wird trotz konjunkturbedingter Einbrüche langfristig wachsen.

### Entwicklung des internationalen Flugverkehrs

In Millionen Tonnenkilometern, 1999 bis 2008



Quelle: Jahresbericht der ICAO 2008.

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

► Die EU-Regelungen haben den europäischen wie auch den schweizerischen Luftfahrtmarkt tiefgreifend verändert.

Der Luftfahrtsektor ist international ausgerichtet. Sicherheitsfragen und damit verbundene Regulierungen sind stark internationalisiert (ICAO) und von Europa (Kommission, EASA, EUROCONTROL) geprägt. Für die Schweiz sind nationale Alleingänge daher wenig sinnvoll. Die Entwicklung in der EU hat auch den schweizerischen Luftfahrtmarkt verändert. Marktvereinbarungen führten zu Fusionen, Betriebseinstellungen, neuen Markteintritten, Restrukturierungen und zur Gründung von Flugallianzen. Die Schweiz ist auch in den wichtigsten EU-Gremien EASA, ECAC und EUROCONTROL vertreten. Die Schweizer Gesellschaften sind den EU-Gesellschaften jedoch nur teilweise gleichgestellt: Während der grenzüberschreitende Verkehr beidseitig offen ist, bleibt die Kabotage, also das Anbieten von Fluglinien innerhalb anderer Mitgliedsstaaten, weiterhin verwehrt. Offen ist die Frage, wie die anderen Weltregionen sich zu den europäischen Bemühungen stellen – für die Schweiz wird es entscheidend sein, als Nichtmitglied der EU eine eigenständige Lösung zu finden.

### Empfehlungen der Wirtschaft

- ▶ Hiesige Fluggesellschaften müssen gleiche Wettbewerbsbedingungen wie ihre Konkurrenten vorfinden. economiesuisse erwartet, dass sich die Schweizer Behörden in internationalen Gremien für fairen Wettbewerb einsetzen.
- ▶ Der Luftfahrtsektor soll dem regionalen europäischen Emission Trading System nicht unterstellt werden, da dieses die schweizerischen Fluggesellschaften gegenüber der globalen Konkurrenz benachteiligt.
- ▶ Die Verhandlungen mit der EU über die gegenseitige Kabotage sind mit Nachdruck zu führen und zu einem Abschluss zu bringen.
- ▶ Eine eigenständige Flugsicherung, eingebettet ins europäische System (SES, SESAR, FABEC sowie EASA), ist zu unterstützen.
- ▶ Die Finanzierung der Flugsicherung und der Flughäfen soll aus dem Sektor «Luftfahrt» heraus erfolgen. Abgaben sind minimal zu halten und müssen möglichst vollumfänglich in den Sektor zurückfliessen.

## Der Strassenverkehrssektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

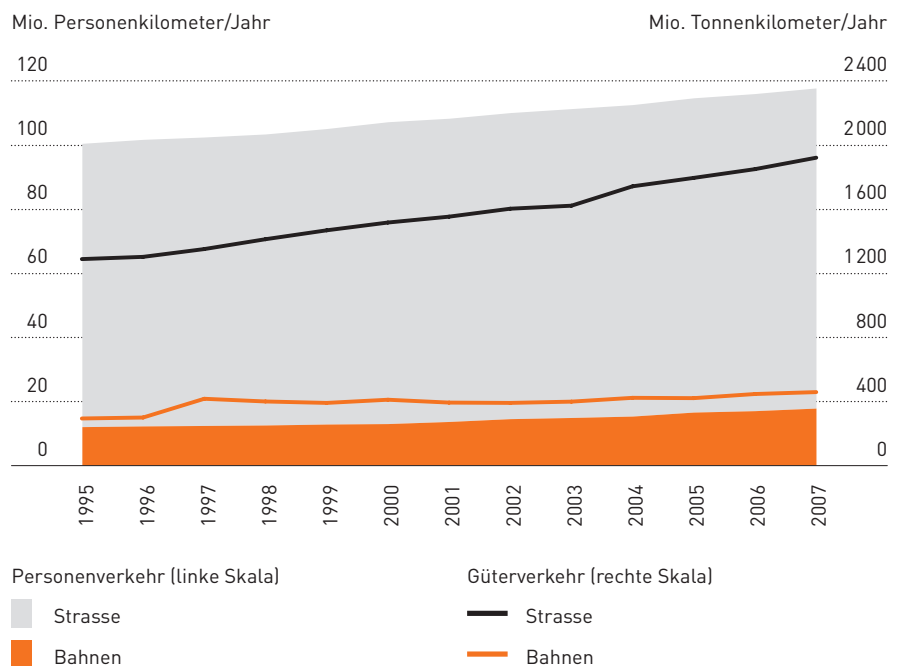
▶ Auf der Strasse werden fast drei Viertel der Güterverkehrsleistungen im Inland erbracht.

Die Schweiz verfügt über eines der bestausgebauten Strassennetze der Welt. Die Gesamtlänge aller Strassen wird auf etwa 72'000 Kilometer geschätzt. Davon sind rund drei Prozent Autobahnen und 26 Prozent Kantonsstrassen. Die restlichen 71 Prozent entfallen auf die Gemeindestrassen. Trotz ihres geringen Anteils sind Nationalstrassen für die Wirtschaft von eminenter Bedeutung. Insgesamt werden rund 80 Prozent des Binnen- und des internationalen Personenverkehrs und 57 Prozent des Güterverkehrs auf Strassen abgewickelt.

### Grafik 3

▶ Der Modalsplit Strasse-Schiene hat sich in den letzten zehn Jahren nicht wesentlich verändert.

### Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr 1995 bis 2007



Quelle: Bundesamt für Statistik, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Personenverkehr.



► In den Agglomerationen und auf Nationalstrassen drohen Verkehrsüberlastungen.

Im Jahr 2001 wurden 52,4 Mrd. Franken oder gut zwölf Prozent des schweizerischen BIP direkt oder indirekt mit Verkehrsleistungen auf Schiene oder Strasse erbracht. Rund 256'000 Personen, also 6,5 Prozent aller Beschäftigten in der Schweiz, arbeiteten 2007 im Strassenverkehr. Der Strassenverkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Um den Verkehrsfluss sicherzustellen, ist ein weiterer Ausbau der Infrastruktur unvermeidlich. Dies betrifft insbesondere das Nationalstrassennetz rund um die Agglomerationen, wo der regionale auf den überregionalen Verkehr trifft.

► Der Strassenverkehr wird vollumfänglich verursachergerecht finanziert.

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

Die Strassenverkehrspolitik bewegt sich in einem Spannungsfeld von wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Anforderungen. Insbesondere die Verkehrsfinanzierung bereitet der Wirtschaft Sorgen. Das heutige System ist äusserst komplex und wenig transparent. 2008 sind auf Bundesebene 8,4 Mrd. Franken für den Verkehr ausgegeben worden. Rund 5 Mrd. Franken werden dabei über zweckgebundene Einnahmen (Mineralölsteuern, LSVA, Autobahnvignette, MWST-Promille) finanziert. Der Rest stammt aus allgemeinen Mitteln bzw. wird über Schulden finanziert. Trotz des umfangreichen Transfers von Strassenmitteln auf Bundesebene konnten bis anhin die Nationalstrassen vollumfänglich und verursachergerecht durch Strassenabgaben finanziert werden.

#### Road Pricing und Mobility Pricing

Obwohl die Strassen heute finanziert sind, befasst sich die Politik mit Vorschlägen, die die bestehenden Strassenabgaben ergänzen bzw. ersetzen sollen. Unter diese Kategorien fallen Abgaben wie Road Pricing oder Mobility Pricing. Grösster Nachteil des Road Pricing sind die einseitige Fokussierung auf einen Verkehrsträger und die anfallenden Kosten für die Erhebung. Der Aufwand liegt meistens bei 30 bis 40 Prozent des Ertrags. Im Vergleich dazu beträgt der Aufwand bei der Mineralölsteuer 1,5 Prozent des Bruttosteuerertrags. Damit die Einführung eines Road Pricing volkswirtschaftlich Sinn macht, müssten die Kosten durch einen entsprechend hohen Nutzen kompensiert werden. Ein besseres Modell ist das Mobility Pricing, das alle Verkehrsträger einbezieht. Bisher wurde ein solches Konzept in keinem Land umgesetzt. Insbesondere auch im öffentlichen Verkehr, wo der Eigenfinanzierungsgrad tendenziell tief ist (rund 50 Prozent), könnte eine leistungsabhängige Abgabe als Finanzierungsinstrument durchaus Sinn machen.

#### Empfehlungen der Wirtschaft

- Sinnvolle Priorisierung der Ausbauprojekte nach betriebs- und volkswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien.
- Frühzeitige Prüfung von Massnahmen gegen vorhersehbare Verkehrsüberlastungen.
- Diskussion neuer, die Mobilität verteuender Abgaben frühestens dann, wenn die Mineralölsteuern die Strassenkosten nicht mehr decken und Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) zugunsten der Strasseninfrastruktur aufgelöst wurden.
- Transparente Entflechtung der Finanzflüsse zwischen Schienen- und Strassenfinanzierung.
- Langfristig: Prüfung einer verkehrsträgerübergreifenden und verursachergerechten Mobilitätsabgabe als Ersatz für alle Verkehrsabgaben.

## Der Eisenbahnsektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

► Die geleisteten Personenkilometer in der Schweiz sind zwischen 2000 und 2008 um 40 Prozent gestiegen.

In keinem anderen Land der Welt wird die Eisenbahn so stark genutzt wie in der Schweiz. Ein hoher Anteil des Warenverkehrs wird auf der Schiene abgefertigt. Weiter ist die Eisenbahn für den Pendlerverkehr, insbesondere rund um die Agglomerationen, von hoher Bedeutung. Die Bahnen selbst sind mit etwa 47'000 Beschäftigten und einem BIP-Anteil von rund 1,5 Prozent (2001) ein wichtiger Wirtschaftszweig. Der Bahnpersonenverkehr hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die geleisteten Personenkilometer sind zwischen 2000 und 2008 um über 40 Prozent gestiegen. Im selben Zeitraum wurde im Bahngüterverkehr eine Zunahme der Verkehrsleistung von zehn Prozent registriert (Nettotonnenkilometer).

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

► Ein tief greifender Reformprozess soll den Wettbewerb auf der Schiene fördern.

Heute beträgt der Eigenfinanzierungsgrad des Bahnverkehrs knapp 50 Prozent. Die andere Hälfte wird von der öffentlichen Hand finanziert. In der föderalistischen Schweiz wird sich immer wieder die Frage stellen, in welchem Umfang Bund und Kantone die Eisenbahninfrastruktur finanzieren können. Bisher hat der Bund vollumfänglich die Infrastruktur der SBB finanziert, obwohl gewisse Eisenbahnlinien nur von regionalem Nutzen sind.

Die schweizerische Eisenbahnpolitik wollte die Vorteile der europäischen Bemühungen zur Steigerung des Wettbewerbs auf der Schiene für Wirtschaft und Konsumenten nutzbar machen. Deshalb wurde ab Mitte der 1990er-Jahre ein tief greifender Reformprozess initiiert. Dieser erfolgte bis heute in vier wesentlichen Schritten, nämlich mit der Revision des Eisenbahngesetzes von 1996, der sogenannten Bahnreform 1 (1999), des ersten Teilpakets der Bahnreform 2 (2010) sowie des heute anstehenden zweiten Teilpakets der Bahnreform 2 (voraussichtlich 2012).

► Die Schweiz baut ihre Eisenbahninfrastruktur aktiv aus.

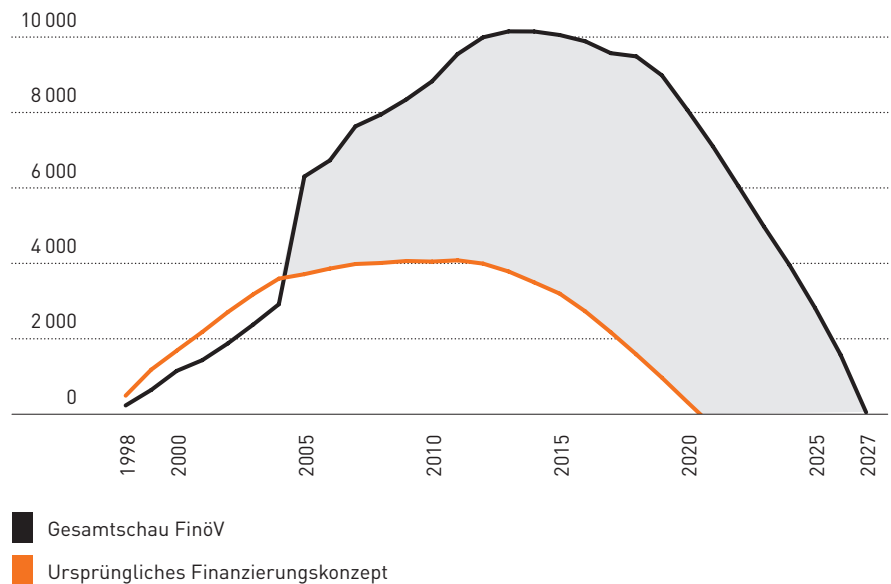
Neben tief greifenden Änderungen bei der Regulierung im Eisenbahnbereich ist die Schweiz sehr aktiv beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Mit Projekten wie der Bahn 2000 oder den NEAT-Anschlüssen sollen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene attraktiver werden. Aufgrund des ZEB-Gesetzes (Art. 10) muss der Bundesrat im Jahr 2010 ein neues Investitionspaket «Bahn 2030» zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur vorlegen. «Bahn 2030» soll zwischen 12 Mrd. und 21 Mrd. Franken kosten. Unklar ist, wie sich «Bahn 2030» finanzieren lässt. Sicher ist aber, dass die Mittel des bestehenden FinöV-Fonds nicht ausreichen, um zusätzliche Projekte zu finanzieren.

**Grafik 4**

▶ 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).

### Empfehlungen der Wirtschaft

- ▶ Vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zur Verhinderung intransparenter Mittelflüsse.
- ▶ Prüfung der Priorisierung von Korridoren zugunsten des Güterverkehrs.
- ▶ Faire Trassenpreise unter Berücksichtigung der Qualität und Zeit.
- ▶ Strikte Priorisierung der künftigen Ausbauprojekte nach volkswirtschaftlichem und betriebswirtschaftlichem Nutzen.
- ▶ Nachhaltige und verursachergerechte Finanzierung der Schieneninfrastruktur.

## Der Postsektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

▶ Dank optimierter Prozesse und Investitionen in moderne Technologien verbesserte die Post ihre Ertragslage.

Die Schweiz hat eines der dichtesten Netze traditioneller Poststellen, obwohl seit 2001 über 1000 Poststellen geschlossen wurden. Trotz zunehmender Bedeutung der elektronischen Kommunikation bleibt der physische Brief weiterhin ein wichtiges Kommunikationsmittel. Auch der Versand von Paketen ist von ungebrochener Bedeutung und dürfte mit wachsenden E-Commerce-Dienstleistungen sogar zunehmen. Nachdem der Postsektor während Jahrzehnten vom Wettbewerb ausgeklammert war, entsteht seit einigen Jahren zunehmend ein Markt. Dank optimierter Prozesse und Investitionen in moderne Technologien verbesserte der früher defizitäre Staatsbetrieb seine Ertragslage. Die Grundversorgung ist im Postbereich ein wichtiges Thema. Vor allem die historischen Anbieter erachten diese als wichtiges Angstarargument, um die Marktöffnungen zu blockieren. Jüngste Zahlen belegen jedoch das Gegenteil: Der schweizeri-

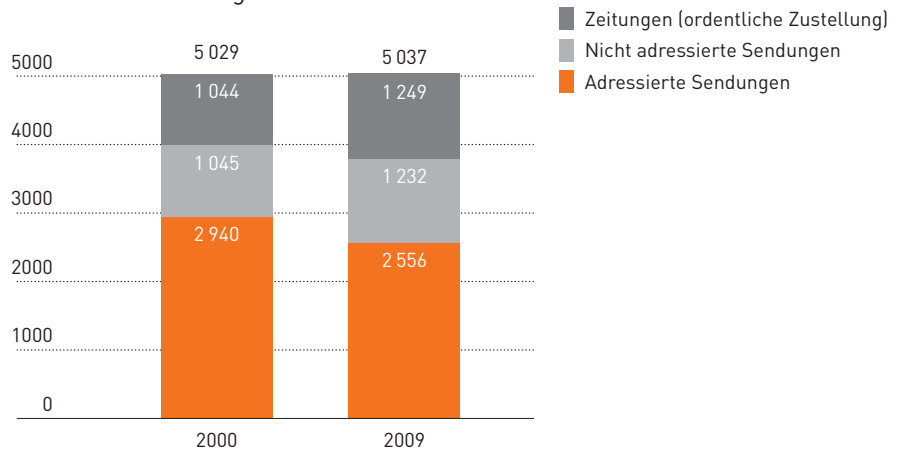
sche Universaldienstanbieter erzielt laut Postregulationsbehörde (PostReg) durch die Erbringung der Grundversorgung insgesamt Überschüsse (857 Mio. Franken im Jahr 2008).

#### Grafik 5

► Es findet eine Verlagerung auf elektronische Kommunikationsmittel statt. Dennoch hat die Sendungsmenge gegenüber dem Jahr 2000 nicht abgenommen.

#### Entwicklung der Sendungsmengen

2000 und 2009, Schweizerische Post, Briefe und Zeitungen, in Millionen Sendungen



Quelle: Die Schweizerische Post, Geschäftsberichte 2000/2009.

► Die Monopoltarife für Briefe bis 20 Gramm gehören zu den teuersten in Europa.

#### Rahmenbedingungen in der Schweiz

Der Postsektor in der Schweiz charakterisiert sich durch eine Nachfolge des europäischen Systems mit einer um etwa drei Jahre verzögerten Liberalisierung. Der Postmarkt wurde schrittweise und kontrolliert geöffnet. Als Bedingungen für einen zusätzlichen Öffnungsschritt galten eine gesicherte Finanzierung der Grundversorgung sowie die Berücksichtigung der Entwicklung in der EU. Der Paketmarkt ist seit 2004 geöffnet und das Briefmonopol wurde 2006 auf 100 Gramm, im Juli 2009 auf 50 Gramm gesenkt. Seit 2004 gilt auch eine Konzessionspflicht für alle nicht reservierten Postdienstleistungen. Eine Postregulationsbehörde (PostReg) überwacht die Einhaltung. Die Postleistungen in geöffneten Marktsegmenten sind im internationalen Vergleich relativ günstig. Monopoltarife für Briefe bis 20 Gramm gehören zu den teuersten in Europa. Der Öffnungsprozess in der Schweiz stützte sich auf ein Postgesetz und nicht auf ein Postmarktgesetz. Damit ist die Postgesetzgebung weiterhin einseitig auf die Schweizerische Post ausgerichtet.

#### Empfehlungen der Wirtschaft

- Vollständige Marktöffnung und Abschaffung des Monopols.
- Regulierter Zugang zur Infrastruktur sowie Teilleistungen der Schweizerischen Post.
- Beseitigung aller Wettbewerbsverzerrungen (Nachtfahrverbot usw.).
- Ausbau der unternehmerischen Freiheiten für die Post, die zwingend mit der vollständigen und verzerrungsfreien Marktöffnung verknüpft sind.
- Verhinderung einer Verzerrung im Post- sowie Finanzmarkt durch die Schaffung einer staatlichen Postbank.

## Der Telekommunikationssektor

### Bedeutung für die Wirtschaft

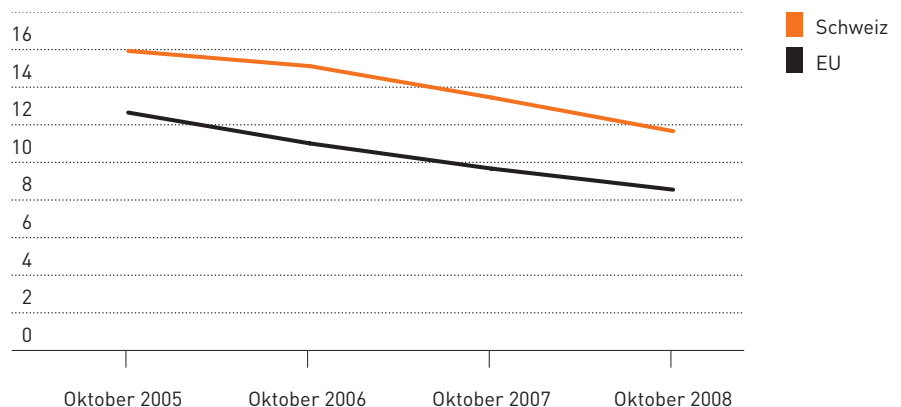
► Die Grundlage des Liberalisierungserfolgs ist die Nutzung der technologischen Innovationskraft.

Im Prozess der Transformation des Landes zur Informationsgesellschaft kommt der Telekommunikation eine wichtige Rolle zu: Eine gut ausgebaute und erschwingliche Telekommunikationsinfrastruktur ist wachstumsfördernd und leistet einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit eines Landes. Laut EcoPlan hat der schweizerische Telekommunikationssektor im Jahr 2005 etwa 4,8 Mrd. Franken zur direkten und weitere 10 Mrd. Franken zur indirekten Wertschöpfung beigetragen. Der Endkunde profitierte infolge der Liberalisierung durch ein signifikantes Absinken des Preisniveaus. Gemäss BAKOM ist der Konsumentenpreisindex für Fernmeldedienstleistungen im Zeitraum von 1998 bis 2007 um 40 Prozent gefallen. Kaufkraftbereinigt bewegen sich die Preise in der Schweiz im internationalen Vergleich (OECD, 2009) beim Festnetz am unteren Ende, bei den Breitbandanschlüssen im Mittelfeld und beim Mobilfunk am oberen Ende. Auffallend ist, dass die massiven Preissenkungen keinen negativen Einfluss auf die Unternehmensumsätze hatten, sondern durch das Wachstum mehr als kompensiert wurden.

#### Grafik 6

► Im Vergleich zur EU sind die Mobilfunkpreise in der Schweiz überdurchschnittlich hoch.

**Mobilfunkpreise im Vergleich**  
Eurocents pro Minute



Quelle: BAKOM-Mediengespräche, Juni 2009.

Die Grundlage des Liberalisierungserfolgs ist die Nutzung der technologischen Innovationskraft, die den liberalisierten Markt in einen freien Wettbewerb überführte. Ein gutes Beispiel stellen die drahtlosen Kommunikationsnetze dar: Auf der Basis der Konzessionierung mehrerer Anbieter sind parallele Netze entstanden, die in einem freien Wettbewerb stehen.

### Rahmenbedingungen in der Schweiz

► Das Fernmeldegesetz (FMG) leitete die entscheidende Marktöffnung in der Schweiz ein.

Das Fernmeldegesetz (FMG) leitete die entscheidende Marktöffnung in der Schweiz ein. Es öffnete (teilweise) den Festnetz- und Mobilfunkmarkt und setzte die Kommunikationskommission (ComCom) als Regulierungsbehörde ein. Die Aufgaben der ComCom umfassen darüber hinaus die Lizenzvergabe, die Bestimmung der Lizenzierungskriterien, die Qualitätsregulierung und die Streitschlichtung. Als weitere gesetzliche Grundlage diente die «Verordnung über Fernmeldedienste» (FDV). Nach Art. 11 FMG besteht für einen marktbe-

herrschenden Anbieter von Fernmeldediensten die Verpflichtung, anderen Anbietern «nach dem Grundsatz einer transparenten und kostenorientierten Preisgestaltung auf nicht diskriminierende Weise Interkonnektion zu gewähren». Als Folge musste die Swisscom ihre Netze mit alternativen Anbietern zusammenschalten.

▶ Die Telekommunikation steht vor grossen Investitionsherausforderungen.

Die Telekommunikation steht vor grossen Investitionsherausforderungen. In den kommenden zehn Jahren dürfte der Glasfaserausbau mit Kosten von 4500 Franken pro Hausanschluss zu Buche schlagen, was ein Investitionsvolumen von insgesamt 8 bis 12 Mrd. Franken auslöst. Der Ausbau der Mobilfunknetze auf die nächste Generation (LTE) dürfte pro Netz Investitionen in der Grössenordnung zwischen 2 bis 3 Mrd. Franken erfordern.

### **Empfehlungen der Wirtschaft**

- ▶ Aufrechterhaltung des bestehenden Infrastrukturwettbewerbs zwischen den Netzen, des Technologiewettbewerbs und des Dienstewettbewerbs.
- ▶ Substitution der sektorspezifischen Regulierung durch die Wettbewerbsregulierung in jenen Bereichen, in denen Wettbewerb herrscht.
- ▶ Vorbereitung der Privatisierungsschritte von Swisscom.

### **Rückfragen:**

dominique.reber@economiesuisse.ch  
urs.naef@economiesuisse.ch  
stefan.vannoni@economiesuisse.ch

### **Mehr Informationen:**

Den Foliensatz zum dossierpolitik sowie die Broschüre «Netzinfrastrukturen: effizient in die Zukunft investieren» finden Sie auf [www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)

### **Impressum**

economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen  
Hegibachstrasse 47, Postfach, CH-8032 Zürich  
[www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)