

ZUKUNFT DER NATIONALEN INFRASTRUKTURNETZE IN DER SCHWEIZ

ANHÖRUNGSVERFAHREN



Ergebnisbericht
September 2010



Inhaltsverzeichnis

I	Einleitung und Übersicht.....	3
A	Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze	3
B	Beteiligung an der Anhörung	4
C	Übersicht der Anhörungsergebnisse.....	4
	1. Grundsätzliche Bewertung	4
	2. Stellungnahmen zu zentralen Themen der Infrastrukturstrategie.....	5
D	Aufbau und Methodik des Ergebnisberichts.....	8
II	Zusammenfassung der Anhörungsergebnisse	9
A	Politische Parteien	9
	1. Christlich-demokratische Partei (CVP)	9
	2. FDP.Die Liberalen.....	9
	3. Schweizerische Volkspartei (SVP)	10
B	Repräsentanten von Kantonen und Gemeinden.....	10
	1. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) / Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	10
	2. Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)	10
	3. Schweizerischer Städteverband (SSV).....	11
C	Wirtschaft, Gesellschaft, Sozialpartnerschaft.....	11
	1. Verband der Schweizer Unternehmen (economiesuisse)	11
	2. Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)	12
	3. Centre Patronal.....	13
	4. Fédération des Enterprises Romandes	13
	5. Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)	13
	6. Travail.Suisse	14
	7. Schweizerischer Tourismusverband (STV)	14
	8. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).....	15
	9. Cargo Forum Schweiz (CFS)	15
	10. Coop Genossenschaft.....	16
	11. Fachverband infra	16
	12. Infrastruktur Strasse.....	17
	13. Hauseigentümerverband (HEV)	17
	14. Verein PPP Schweiz	18
D	Raumplanung und Umwelt	18
	1. Fachverband Schweizer RaumplanerInnen (FSU)	18
	2. Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPAN)	19
	3. Rat für Raumordnung (ROR)	19
	4. Eidgenössisch geologische Fachkommission (EGK).....	19
	5. Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und WWF Schweiz	19

E	Strasse	20
	1. strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS	20
	2. Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)	21
	3. Automobil Club der Schweiz (ACS).....	21
	4. Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG).....	21
	5. touring club Schweiz (TCS).....	21
F	Schiene	22
	1. Verband für den öffentlichen Verkehr (VöV).....	22
	2. LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr.....	22
	3. Schweizerische Bundesbahnen (SBB).....	23
	4. HUPAC	23
G	Luffahrt	24
	1. Aerosuisse	24
	2. Swiss International Airport Association (SIAA)	24
	3. Verband Schweizer Flugplätze.....	25
	4. Flughafen Zürich AG (Unique)	25
	5. Skyguide.....	26
H	Energie	26
	1. Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) und Organisation der schweizerischen Stromverbundunternehmungen (swisselectric).....	26
	2. Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG)	27
	3. Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)	27
	4. Gruppe Grosser Stromkunden (GGS)	27
	5. Swissgrid	27
I	Telekommunikation	28
	1. Schweizerischer Verband der Telekommunikation (asut).....	28
	2. Sunrise.....	28
	3. Swisscom.....	28
J	Regulierungsbehörden auf Bundesebene	29
	1. Eidgenössische Kommunikationskommission (ComCom)	29
	2. Eidgenössische Elektrizitätskommission (EiCom)	29

Stellungnahmen

Die einzelnen Stellungnahmen zur Anhörung des Berichts zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz werden im Rahmen einer separaten Publikation im originalen Wortlaut wiedergegeben. Die Publikation ist im Internet abrufbar unter der Adresse:

<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01743/index.html?lang=de>

I Einleitung und Übersicht

A *Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze*

Der Strategiebericht «Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz» – nachstehend «Infrastrukturstrategie» genannt – enthält erstmals eine Gesamtschau über den Stand und die zukünftigen Herausforderungen der sechs landesweit flächendeckenden, ganz oder zu wesentlichen Teilen im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegenden Infrastrukturnetze:

- Nationalstrassen
- Schienennetz
- Landesflughäfen und Flugsicherung
- Grosskraftwerke und Hochspannungs-Übertragungsleitungen
- Hochdruck-Erdgasleitungen
- drahtgebundene und funkgestützte Telekommunikations- und Rundfunknetze

Als Teil des bundesrätlichen Wachstumspakets 2008-2011 richtet die Infrastrukturstrategie besonderes Augenmerk auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze. Damit diese ihre tragende Rolle für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes, die Lebensqualität der Bevölkerung und den inneren Zusammenhalt des Landes auch im Jahr 2030 und darüber hinaus auf nachhaltige Weise erfüllen können, sind – ungeachtet der im internationalen Vergleich sehr guten Ausgangslage – grosse Anstrengungen nötig. Im Hinblick darauf enthält die Infrastrukturstrategie allgemeine Leitlinien und sektorspezifische Schwerpunkte für die künftige Infrastrukturpolitik des Bundes.

Die Erstellung des Berichts zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz unter der Federführung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde durch eine wissenschaftliche Expertengruppe begleitet. Dieser gehörten an:

- Prof. Dr. Thomas Bieger, Universität St. Gallen
- Prof. Dr. Matthias Finger, EPF Lausanne
- Prof. Dr. René L. Frey, crema-research, Basel
- Dr. Matthias Rapp, Rapp AG, Basel
- Prof. Dr. Ulrich Weidmann, ETH Zürich

Das UVEK eröffnete am 3. November 2009 eine öffentliche Anhörung zur Infrastrukturstrategie. Die ursprünglich auf den 15. Dezember 2009 angesetzte Anhörungsfrist wurde aufgrund des grossen Interesses bis zum 12. Februar 2010 verlängert.

B *Beteiligung an der Anhörung*

Insgesamt wurden 30 Organisationen zur Anhörung eingeladen, von denen 28 der Einladung gefolgt sind. Darüber hinaus haben sich 23 weitere Institutionen an der Anhörung beteiligt. Insgesamt sind 51 Stellungnahmen beim UVEK eingegangen, davon

- 3 Stellungnahmen von politischen Parteien;
- 3 Stellungnahmen von kantonalen Direktorenkonferenzen sowie vom Städteverband;
- 13 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern aus den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Sozialpartnerschaft;
- 6 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern aus den Bereichen Umwelt und Raumplanung;
- 6 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern des Strassenverkehrs;
- 4 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern des Schienenverkehrs;
- 5 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern des zivilen Luftverkehrs;
- 6 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern der Energiewirtschaft;
- 3 Stellungnahmen von Verbänden und Interessenvertretern der Telekommunikationsbranche sowie
- 2 Stellungnahmen von eidgenössischen Regulierungsbehörden.

C *Übersicht der Anhörungsergebnisse*

1. Grundsätzliche Bewertung

Die Erarbeitung einer sektorübergreifenden Infrastrukturstrategie durch den Bundesrat wird in der Anhörung überwiegend begrüsst. Lediglich eine Minderheit der Anhörungsteilnehmer bringt grundsätzliche Einwände zum Konzept der Infrastrukturstrategie vor oder ist der Ansicht, dass der Bericht in der vorgelegten Form die Anforderungen nicht erfülle.

Die grosse Mehrzahl der Anhörungsteilnehmer äussert sich nicht zu sektorübergreifenden Themen, sondern konzentriert sich auf einzelne Infrastrukturnetze bzw. auf spezifische Aspekte innerhalb eines Sektors. Zahlreiche Anhörungsteilnehmer kritisieren die Beschränkung der Infrastrukturstrategie auf die massgeblich im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegenden nationalen Infrastrukturnetze und fordern den Einbezug der unter kantonalen und kommunaler Hoheit stehenden regionalen und lokalen Infrastrukturnetze. Auch die Berücksichtigung der Post wird oft gewünscht. Der Bundesrat legte in seiner Antwort auf das Postulat Amherd «Infrastrukturnetze als Gesamtsystem betrachten» vom 11. Dezember 2009 (09.4248) die Gründe für die gewählte Abgrenzung der Infrastrukturstrategie dar.

Nachfolgend werden im Sinne einer Übersicht die wichtigsten Reaktionen auf drei zentrale Themen, die im Anhörungsverfahren auf besonders breites und häufiges Interesse gestossen sind, in stark verdichteter Form wiedergegeben. Nicht in dieser Auswahl enthalten sind die ebenfalls häufig aufgeworfenen Fragen zur Verkehrs-, Energie- und Fernmeldepolitik respektive zu Regulierung, Marktordnung und Grundversorgung in den einzelnen Infrastruktursektoren, zu denen sich der Bundesrat bereits an anderer Stelle ausführlich geäussert hat; in Bezug auf das eigentliche Thema der Infrastrukturstrategie – die Weiterentwicklung der physischen Infrastrukturnetze auf nationaler Ebene – stehen diese nicht im Vordergrund.

2. Stellungnahmen zu zentralen Themen der Infrastrukturstrategie

a) Kapazitätsengpässe

Die Frage, wie mit den bestehenden oder absehbaren Kapazitätsengpässen in den nationalen Infrastrukturnetzen umgegangen werden soll, wird in zahlreichen Stellungnahmen aufgeworfen. Die Mehrzahl der Anhörungsteilnehmer ist der Ansicht, dass Effizienzsteigerungen allein nicht ausreichen werden, um die künftige Nachfrage zu decken, und fordern daher den weiteren Ausbau der Infrastrukturnetze. Grosse Beachtung erhält dabei das Konzept der Opportunitätskosten, d.h. der volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines Investitionsverzichts.

Die **politischen Parteien**, die Repräsentanten von **Kantonen und Gemeinden**, die Verbände und Interessenvertreter der **Wirtschaft** sowie die Branchenvertretungen von **Strasse, Schiene, Luftfahrt, Strom** und **Telekommunikation** halten die Infrastrukturstrategie mehrheitlich für zu wenig ambitiös. Um die internationale Spitzenposition der Schweiz in Bezug auf die Qualität ihrer Infrastrukturen langfristig zu halten, reiche die Substanzerhaltung und Modernisierung der bestehenden Infrastrukturnetze nicht aus; ein nachfrageorientierter Ausbau der Netze sei dringend notwendig. Uneinigkeit besteht indes darüber, in welche Netze prioritär investiert werden solle. Besonders im Landverkehr wird je nach Standpunkt geltend gemacht, die Grenz- und Opportunitätskosten sprächen für den Ausbau der Strasse oder aber der Schiene. Beim Luftverkehr überwiegen dagegen die Forderungen nach einem Kapazitätsausbau, speziell beim Flughafen Zürich. Im Energiebereich weichen die Beurteilungen über das Ausmass der zu erwartenden Stromversorgungslücke – und folglich der Notwendigkeit und Dringlichkeit des Baus neuer thermischer Grosskraftwerke – weit voneinander ab: je nach Standpunkt unterschätze die Infrastrukturstrategie entweder die Entwicklung der Energienachfrage oder das Potenzial von Energiesparmassnahmen und erneuerbaren Energien. Im Telekommunikationssektor stehen Kapazitätsprobleme weniger stark im Vordergrund; ungeachtet dessen fordern einzelne Anhörungsteilnehmer einen möglichst raschen und flächendeckenden Ausbau des Glasfaser-Anschlussnetzes.

Im Gegensatz dazu sind die **Umweltverbände** und die **Gewerkschaften** der Ansicht, anstatt laufend Engpässe zu beseitigen, was sogleich neue Engpässe an anderen Stellen des Netzes hervorrufe, müsse auf einen Trendbruch beim Mobilitätswachstum und beim Energieverbrauch hingewirkt werden. Auch die Anhörungsteilnehmer, die sich mit **Raumordnungsfragen** befassen, lehnen einen einseitig nachfrageorientierten Ausbau der Infrastrukturnetze ab; vielmehr seien die Prioritäten der künftigen Infrastrukturentwicklung in Abhängigkeit von den raumpolitischen Zielvorstellungen des Raumkonzepts Schweiz zu setzen.

b) «Mobility Pricing»

Sehr viel Aufmerksamkeit erhielt in der Anhörung die Frage der Finanzierung der staatlichen Verkehrsnetze Strasse und Schiene und insbesondere der Vorschlag eines kohärenten Systems von verkehrsträgerübergreifenden, leistungsabhängigen Mobilitätsabgaben («Mobility Pricing») anstelle des heutigen, historisch gewachsenen Finanzierungsmodells.

Von den **politischen Parteien**, die sich vernehmen liessen, verlangt die CVP eine vollständige und präzise Analyse der wirtschaftlichen und sozialen Effekte von «Mobility Pricing». FDP. Die Liberalen sind grundsätzlich bereit, neue Finanzierungsmodelle im Sinne von «pay as you drive» zu diskutieren, fordern jedoch zunächst die Vereinfachung des bestehenden Systems. Die SVP wendet sich generell gegen Lenkungsabgaben im Verkehr.

Während sich die **Kantone** angesichts der laufenden Diskussionen nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen äussern, unterstreicht der **Städteverband**, dass in ein allfälliges «Mobility Pricing»-System auch die lokalen respektive kommunalen Infrastrukturnetze einbeziehen müsse.

Die **Wirtschaftsverbände** lehnen «Mobility Pricing» mehrheitlich ab. *economiesuisse* erachtet die Bedingungen, unter welchen die Einführung eines solchen Systems ins Auge zu fassen wäre, als (noch) nicht erfüllt. Die Vertreter der KMU (Gewerbeverband, Centre Patronal, Fédération des Entreprises Romandes) sprechen sich grundsätzlich gegen Mobilitätsabgaben aus. Dagegen halten die Branchenorganisationen Tiefbau (Fachverband infra, Infrastruktur Strasse) «Mobility Pricing» für eine prüfenswerte Option, sofern damit keine drastische Verschiebung der Belastung der Verkehrsträger verbunden sei. Positiv äussert sich auch der Verein PPP Schweiz, welcher sich die Realisierung eines solchen Projekts nur in enger Zusammenarbeit zwischen staatlichen und privaten Trägern vorstellen kann.

Die **Gewerkschaften** lehnen das Konzept des «Mobility Pricing» vorab aus sozialpolitischen Motiven (Benachteiligung von Berufspendlern), die Vertreter der **Berggebiete** aus regionalpolitischen Gründen (Benachteiligung der ländlichen Regionen) ab. Weniger skeptisch äussert sich der **Tourismusverband**, der «Mobility Pricing» unter gewissen Bedingungen als interessante Option betrachtet. Diese Haltung teilen grundsätzlich auch die **Umweltverbände**,

allerdings unter dem Vorbehalt, dass «Mobility Pricing» nicht zu einer überproportionalen Verteuerung des öffentlichen Verkehrs führe. Der Rat für **Raumordnung** sowie der Fachverband der Schweizer RaumplanerInnen (FSU) sind generell von der wachsenden Bedeutung von Lenkungsabgaben im Verkehrsbereich überzeugt und unterstützen daher das Konzept des «Mobility Pricing».

Durchwegs ablehnend äussern sich dagegen die **Strassenverbände** (strasseschweiz, ACS, AGVS, ASTAG, TCS) zur Einführung von «Mobility Pricing» im Strassenverkehr. Die hauptsächlich vorgebrachten Argumente sind, dass das heutige Finanzierungssystem genüge, keine neuen Steuern und Abgaben eingeführt werden sollen, differenzierte Mobilitätspreise nur einen geringen Lenkungseffekt aufwiesen und die Erhebung von Mobilitätsabgaben im Verhältnis zum Ertrag (zu) teuer wäre. Ausserdem wird die zentrale Erfassung der individuellen Fahrten als unzulässiger Eingriff in die Privatsphäre betrachtet, und es werden Bedenken bezüglich Datenschutz vorgebracht. Schliesslich wird mit sozial- und regionalpolitisch unerwünschten Umverteilungswirkungen argumentiert. Verursachergerechte Mobilitätsabgaben im öffentlichen Verkehr würden die Strassenverbände dagegen durchaus begrüssen. Der Verband für den **öffentlichen Verkehr** (VöV) zeigt sich überzeugt, dass ein verkehrsträgerübergreifendes «Mobility Pricing» eine wichtige Rolle für die nachhaltige Sicherung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung spielen könne, vorausgesetzt, der Modal Split werde nicht zuungunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflusst. Gewisse **Luftverkehrsverbände** (aero-suisse, Verband Schweizer Flugplätze) schliessen ein «Mobility Pricing» im Luftverkehr kategorisch aus, während andere (SIAA) nur verlangen, dass ein solches System im internationalen Umfeld nicht wettbewerbsverzerrend wirken dürfe.

c) Beschleunigung von Bewilligungsverfahren

Ein oft genanntes Problem ist die lange Dauer von Bewilligungsverfahren für Infrastrukturprojekte in der Schweiz, die dringend notwendige Sanierungen und Ausbauten erschwere.

Von den **politischen Parteien** fordert die CVP die Einführung von fixen Fristen für die Behandlung von Einsprachen und Rekursen, während FDP.Die Liberalen eine Anpassung der Vorschriften im Raumplanungsgesetz hinsichtlich der Bewilligung von energetischen Sanierungen sowie eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens für neue Kraftwerke und Hochspannungsleitungen fordern.

Seitens der **Kantone** (BPUK / KöV) wird die Konkretisierung der in der Infrastrukturstrategie enthaltenen Zielsetzung «Beschleunigung von Bewilligungsverfahren» gewünscht.

Der Dachverband der **Wirtschaft**, die Branchenvertreter Tiefbau sowie der Informationsdienst für den **öffentlichen Verkehr** (Litra) treten ebenfalls für eine Verkürzung der «time to market» von Infrastrukturprojekten ein; als Optionen genannt werden eine Einschränkung

der Einsprachemöglichkeiten und das Festlegen von definierten Fristen für die Behandlung von Beschwerden und Eingaben. Die Verbände der **Stromwirtschaft** (swisselectric und VSE) sowie die Elcom monieren die langwierigen Verfahrensprozesse im Energiebereich mit oft ungewissem Ausgang, welche die gesamtschweizerische bzw. die gesamteuropäische Ausbauplanung erschweren, und verweisen auf die kürzeren Verfahren in den EU-Staaten. Der Dachverband **Telekommunikation** (asut) fordert mehr Flexibilität bei der Nutzung der pro Mobilfunkantenne bewilligten Sendeleistung ohne zusätzliches Bewilligungsverfahren.

D Aufbau und Methodik des Ergebnisberichts

Der vorliegende Ergebnisbericht hat zum Ziel, die zahlreichen und teilweise umfangreichen Stellungnahmen zur Infrastrukturstrategie möglichst kurz und aussagekräftig zusammenzufassen. Zu diesem Zweck stützt er sich, wo vorhanden, auf die von den Anhörungsteilnehmern selbst verfassten Zusammenfassungen. Wo es keine solchen gibt, werden die Kernbotschaften der jeweiligen Stellungnahmen durch das UVEK zusammengefasst.

Zustimmende Äusserungen zu Struktur, Methodik und Inhalt der Infrastrukturstrategie werden in der Regel nicht wiederholt. Der Ergebnisbericht fokussiert sich auf Kritik respektive auf abweichende Einschätzungen durch die Anhörungsteilnehmer. Nebensächliche, nicht themenbezogene oder rein redaktionelle Anmerkungen werden nicht wiedergegeben. Die vollständigen Stellungnahmen aller Anhörungsteilnehmer können in einer separaten Publikation (<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01743/index.html?lang=de>) im Wortlaut nachgelesen werden.

Die Stellungnahmen werden nach den in Abschnitt I.B genannten Gruppen von Anhörungsteilnehmern gegliedert. Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, werden pro Gruppe zunächst die Stellungnahmen der Dachverbände – sofern vorhanden – wiedergegeben. Danach folgen die Stellungnahmen der Mitglieder des Dachverbandes, wobei nur solche Punkte erwähnt werden, die von der Position des Dachverbandes abweichen respektive in dessen Stellungnahme nicht schon enthalten sind. Anschliessend folgen die Stellungnahmen der nicht im Dachverband organisierten Interessenvertreter.

II Zusammenfassung der Anhörungsergebnisse

A Politische Parteien

1. Christlich-demokratische Partei (CVP)

Die CVP erwartet, dass rasch konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Infrastrukturstrategie ergriffen werden. Die Schlussfolgerungen aus dem Bericht sollen in aktuellen Vorlagen wie z.B. die Revision des Luftfahrtgesetzes, die Energiestrategie oder «Bahn 2030» verwendet werden. Die CVP plädiert für die Einführung von fixen Fristen bei der Behandlung von Einsprachen und Rekursen in Bewilligungsverfahren. Bezüglich der Finanzierung der Landverkehrsnetze unterstützt die CVP das gegenwärtige System und fordert den Bundesrat auf, neue Finanzierungsquellen wie z.B. die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu vertiefen. Sie spricht sich gegen eine Reduktion der vorgesehenen Investitionen im Rahmen von Sparprogrammen aus. Mit Blick auf die fernere Zukunft verlangt die CVP eine vollständige und präzise Analyse der wirtschaftlichen und sozialen Effekte von «Mobility Pricing».

2. FDP.Die Liberalen

FDP.Die Liberalen sind der Ansicht, dass der Bericht in der vorgelegten Fassung nicht geeignet sei, als nationale Strategie für alle Infrastrukturnetze zu dienen, da wichtige Elemente fehlten: die regionalen und lokalen Infrastrukturnetze in kantonaler und kommunaler Zuständigkeit; Indikatoren, um die Qualität und den Zustand der Infrastrukturnetze zu messen; Angaben darüber, mit welchen Massnahmen in welchen Zeiträumen die Ziele respektive Schwerpunkte der Strategie umgesetzt werden sollen; Angaben darüber, wie und bis wann die Erreichung der Ziele überprüft werden soll; klare Definitionen der Rollen und Zuständigkeiten von Bund, Kantonen, Gemeinden und Wirtschaft; Angaben darüber, in welchem Verhältnis die Infrastrukturstrategie zu anderen Planungsinstrumenten des Bundes (z.B. Legislaturplanung, Wachstumsstrategie, Energie- und Innovationsstrategie, Raumplanung) stehe und wie diese verschiedenen Planungsinstrumente synchronisiert werden sollen. Weiter bemängeln FDP.Die Liberalen das Fehlen von Lösungsansätzen, um die Finanzflüsse in den Landverkehrsnetzen zu vereinfachen und um zu verhindern, dass sich die Schere zwischen notwendigen Infrastrukturinvestitionen und finanziellen Engpässen weiter öffnet. Schliesslich verfehlt nach Ansicht von FDP.Die Liberalen die Infrastrukturstrategie auch das Ziel, eine Grundlage für die Gestaltung der politischen und rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um mehr private und staatliche Investitionen in die Infrastruktur zu tätigen.

3. Schweizerische Volkspartei (SVP)

Die SVP lehnt die Infrastrukturstrategie in der vorgelegten Form ab und weist sie zur Überarbeitung an den Bundesrat zurück. Der Bericht erfülle die Erwartungen an eine umfassende Analyse der Herausforderungen im Infrastrukturbereich nicht. Der gewählte Ansatz sei zu defensiv, indem er im Wesentlichen auf den Erhalt des Bestehenden gerichtet sei. Zudem enthalte der Bericht keine klaren Aussagen über die zu treffenden Massnahmen. Aus Sicht der SVP muss sich die künftige Infrastrukturpolitik an folgenden Grundsätzen orientieren: Sicherstellung einer ausreichenden und qualitativ guten Versorgung; Beschränkung der Regulierung auf das Notwendigste; Steigerung des Wettbewerbs und Vermeiden von staatlichen Monopolen; Überprüfung und Priorisierung von Projekten mittels Kosten-/Nutzenanalyse; verursachergerechte Finanzierung ohne Zweckentfremdung; Verzicht auf neue oder höhere Abgaben und Gebühren bei sich selbst finanzierenden Infrastrukturen oder Bereichen.

B Repräsentanten von Kantonen und Gemeinden

1. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) / Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

BPUK und KöV äussern sich in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vorab zu den Landverkehrsnetzen (Strasse und Schiene). Sie begrüssen das Bekenntnis des Bundes für leistungsfähige nationale Infrastrukturnetze und bewerten die im Bericht erarbeiteten Grundlagen – insbesondere die Analyse des Mittelbedarfs bis 2030 – als sehr gut, wünschen sich jedoch zusätzlich den Einbezug der regionalen Strassen- und Schienennetze in die Überlegungen. Die Ziele der Infrastrukturstrategie seien zu konkretisieren (z.B. Massnahmen zur Beschleunigung der Bewilligungsverfahren) respektive zu ergänzen (z.B. Verlagerungsziel im Personenverkehr). BPUK und KöV unterstützen die Absicht, die Mobilität verkehrsträgerübergreifend zu koordinieren. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs soll hoch gehalten werden, was einen Ausbau des Schienennetzes bedinge. Das Strassennetz soll gezielt und zeitgerecht ausgebaut sowie Engpässe beseitigt werden. Zu den in der Infrastrukturstrategie diskutierten Finanzierungsmöglichkeiten der Landverkehrsnetze («Mobility Pricing» etc.) äussern sich BPUK und KöV in Anbetracht des noch nicht abgeschlossenen Meinungsbildungsprozesses in ihrer Stellungnahme nicht, weisen aber darauf hin, dass eine mit den Kantonen abgestimmte Lösung gefunden werden müsse.

2. Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)

Die KIK, deren Stellungnahme sich auf den Strassenbereich beschränkt, bedauert, dass die Regional- und die Agglomerationsnetze nicht in die Infrastrukturstrategie einbezogen worden

sind. In Bezug auf die als zu zurückhaltend wahrgenommene volkswirtschaftliche Würdigung der Infrastrukturnetze wird eine stärkere und deutlichere Sprachregelung gewünscht. Weiter soll darauf hingewiesen werden, dass die Strassenprojekte Netzabschluss, Engpassbeseitigung und Agglomerationsverkehr allein bis 2030 und später nicht genügen, sondern dass darüber hinaus weitere Projekte (u.a. Netzergänzungen) vorgesehen werden müssen.

3. Schweizerischer Städteverband (SSV)

Der SSV äussert sich schwergewichtig zu den Landverkehrsnetzen (Strasse und Schiene) und zum Stromsektor. Grundsätzlich hält der SSV die Beschränkung der Infrastrukturstrategie auf die nationalen Netze – gerade im Hinblick auf die Einführung einer flächendeckenden Mobilitätsabgabe («Mobility Pricing») – für nicht zielführend. Weiter würden die verschiedenen Rollen des Bundes (Eigentümer, Regulator, Besteller, Betreiber) zu wenig diskutiert, insbesondere fehle eine klare Eigentümerstrategie des Bundes. Die Infrastrukturstrategie müsse noch stärker auf die zu erreichenden Ziele respektive die volkswirtschaftliche Optimierung des Mitteleinsatzes fokussiert werden. Dabei solle dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage ein grösser Stellenwert beigemessen werden: beispielsweise führe die Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen zu Mehrverkehr auf tangentialen Verbindungen, wo der öffentliche Verkehr aus historischen Gründen Schwächen aufweise. Im Agglomerationsverkehr solle daher Projekten des öffentlichen Verkehrs gegenüber Projekten des motorisierten Individualverkehrs Vorrang eingeräumt werden; zudem seien geeignete Massnahmen gegen Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz bei Störungen auf den Nationalstrassen zu ergreifen. Der SSV weist im Übrigen darauf hin, dass der Strassenverkehr seine Infrastrukturkosten nur auf Bundes-, nicht aber auf Kantons- und Gemeindeebene decke, und fordert den Bund zu einer drastischen Erhöhung seiner Wachstumsziele für die Verkehrsausgaben auf. Beim Thema Strom vertritt der SSV die Meinung, dass das Potenzial der erneuerbaren Energien ausreiche, um den künftigen Bedarf zu decken.

C *Wirtschaft, Gesellschaft, Sozialpartnerschaft*

1. Verband der Schweizer Unternehmen (economiesuisse)

economiesuisse hält grundsätzlich fest, dass eine Strategie auf der Analyse der globalen Entwicklung, der Entwicklung der Bedürfnisse und der Entwicklung der Möglichkeiten beruhen sollte; diesbezüglich greife die Infrastrukturstrategie des Bundes zu kurz, indem sie in weiten Teilen lediglich die europäische Entwicklung als Richtschnur nehme. Zudem fehlten Aspekte der Umsetzung sowie Aussagen über die demokratischen Prozesse der Zielerreichung und über den Einbezug der Bürger und der Wirtschaft. Weiter bedauert economiesuisse, dass nicht alle Infrastruktursektoren in den Bericht aufgenommen worden

seien; besonders das Fehlen der Post wird bemängelt. Den defensiven Ansatz der Infrastrukturstrategie hält *economiesuisse* vor dem Hintergrund, dass Investitionen der öffentlichen Hand mehr und mehr zu Gunsten der sozialen Bereiche vernachlässigt zu werden drohten, für verfehlt. Aufgrund der in der Schweiz zögerlichen Liberalisierung und Privatisierung der Infrastruktursektoren ortet *economiesuisse* ein erhebliches ungenutztes Effizienzpotenzial: so könnten allein mit dem Verkauf von Swisscom und Post die Projekte von «Bahn 2030» in weiten Teilen finanziert werden. Bei der Realisierung von Public Private Partnerships (PPP), wo heute in der Schweiz im Vergleich zum europäischen Umland grosse Defizite bestünden, müsse Überdurchschnittliches angestrebt werden. Die Finanzierung der staatlichen Infrastrukturnetze mittels neuer, verursacherorientierter Instrumente wie «Mobility Pricing» hält *economiesuisse* für diskussionswürdig, vorausgesetzt, ein solches System umfasse alle Verkehrsträger und sei nicht teurer als das bestehende Abgabensystem. Gegenwärtig bestehe jedoch kein Bedarf für einen solchen Systemwechsel; dieser dränge sich erst auf, wenn ein offensichtliches (Finanzierungs-) Problem bestehe. Eine Zusammenarbeit mit der EU bei Normierung und Interoperabilität hält *economiesuisse* überall dort für sinnvoll, wo der Wirtschaft ein direkter Nutzen daraus erwächst; in allen anderen Fällen – etwa beim Handel mit Emissionszertifikaten – müsse die Harmonisierung auf Freiwilligkeit beruhen.

2. Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

Die Stellungnahme des SGV lehnt sich in wesentlichen Punkten an jene von *economiesuisse* an. Im Verkehrsbereich streicht der SGV besonders die freie Wahl des Verkehrsmittels und die Gleichbehandlung von Strasse, Schiene und Luftfahrt heraus; die einseitige Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wird abgelehnt. Nach Ansicht des SGV kommt der Strassengüterverkehr im Bericht zu kurz. Der Bundesrat wird aufgefordert einzugestehen, dass die Verlagerungspolitik gescheitert sei. Nötig seien zusätzliche Ausstellflächen für Nutzfahrzeuge entlang der Nationalstrassen und in urbanen Räumen. Bei den staatlich finanzierten Verkehrsnetzen plädiert der SGV für eine erhöhte Kostentransparenz und die Einhaltung des Verursacherprinzips. Die Finanzierung über neue, verursacherorientierte Instrumente wie «Mobility Pricing» wird abgelehnt; es dürften keine neuen Abgaben oder Steuern eingeführt werden, es sei denn, die Staatsquote werde per Saldo gesenkt. Isolierte Road Pricing-Projekte, eine Erhöhung des Vignetten-Preises und die Einrichtung einer Alpentransitbörse werden ebenfalls abgelehnt. In Bezug auf den Luftverkehr tritt der SGV für einen bedürfnisgerechten, nachfrageorientierten Ausbau der Landesflughäfen ein. Die Teilnahme an einem europäischen Emissionszertifikatehandelssystem (ETS) wird abgelehnt; dagegen wird der Beitritt zu einem globalen ETS als sinnvoll erachtet, wenn alle übrigen Möglichkeiten zur Reduktion der CO₂-Emissionen – z.B. der «Single European Sky» – ausgeschöpft worden seien. In den Bereichen Strom und Telekommunikation plädiert der SGV für ein klares Bekenntnis zur weite-

ren Liberalisierung der Märkte. Zusätzliche Steuern und Abgaben auf Strom werden abgelehnt. Der SGV vermisst eine Erläuterung zum Bau neuer Kernkraftwerke.

3. Centre Patronal

Das Centre Patronal lehnt die Infrastrukturstrategie in der vorgelegten Form ab, da sie auf der Vision der Bewirtschaftung eines begrenzten Angebotes anstatt der effizienten Befriedigung einer steigenden Nachfrage – v.a. in den Bereichen Strassenverkehr und Elektrizität – beruhe. Weiter lasse sie wichtige Bereiche wie die Post aus und beruhe auf unvollständigen oder nicht aktuellen Daten. Vom Bundesrat wird verlangt, dass er sich zu dem Dokument äussert, bevor es in den Parlamentskommissionen diskutiert wird. Inhaltlich geht das Centre Patronal vor allem auf die Verkehrsfinanzierung ein. Die Einführung einer neuen Mobilitätssteuer für die Strassenbenützung vor 2030 wird strikte abgelehnt. Eine solche Steuer zum Ersatz der heutigen Treibstoffabgaben werde erst dann nötig, wenn eine grosse Zahl an Hybrid- und Elektrofahrzeugen auf Schweizer Strassen zirkuliere. Eine Mobilitätssteuer für Bahnbenützer, welche diese finanziell stärker belasten würde, wird hingegen befürwortet.

4. Fédération des Entreprises Romandes

Die Fédération des Entreprises Romandes lehnt die Infrastrukturstrategie integral ab, sowohl hinsichtlich des gewählten Konzeptes als auch bezüglich des gewählten Zeithorizonts sowie aufgrund der Methodik und der verwendeten Datengrundlagen. Insbesondere wird der Ansatz einer ganzheitlichen Betrachtungsweise der Infrastrukturlandschaft Schweiz zurückgewiesen; die bewährte sektorielle Herangehensweise sei fortzuführen.

5. Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

Der SGB stimmt der Infrastrukturstrategie als Grundlage für die infrastrukturpolitischen Entscheide des Bundes weitgehend zu, bedauert indes das Fehlen der Post und der Wasserversorgung. Grundsätzlich vertritt der SGB die Ansicht, dass Liberalisierungen respektive künstlich geschaffene, bürokratisch kontrollierte Marktordnungen sowie private Finanzierungsmodelle inklusive Public Private Partnerships in Infrastrukturnetzen mit natürlichem Monopolcharakter die Versorgung verteuerten und zu unerwünschten Abhängigkeiten führten. Infolge dessen dürfe Wirtschaftlichkeit bei Infrastrukturnetzen nicht mit Liberalisierung gleichgesetzt werden. Insbesondere könne in liberalisierten Infrastrukturmärkten keine langfristige Investitionssicherheit erreicht werden, wie das Beispiel des Strommarktes zeige. Bei natürlichen Monopolen in öffentlichen Infrastrukturen müsse daher eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse den Bedarf klären. Die nötigen Investitionssummen könnten durch den Staat zu günstigeren Bedingungen mobilisiert werden als durch Private. «Mobility Pricing» zur Finanzierung der Landverkehrsnetze erachtet der SGV als Irrweg, komme dies

doch einer unsozialen Steuer für Berufstätige gleich. Die Mobilitätsnachfrage sei nicht über Preise, sondern politisch (z.B. über die Raumplanung) zu steuern. Die Preise für Mobilität müssten verhältnismässig bleiben und dürften den Umstieg von der Strasse auf die Schiene nicht negativ beeinflussen.

6. Travail.Suisse

Travail.Suisse spricht sich im Rahmen einer grundsätzlichen Erwägung gegen weitere Liberalisierungen und Privatisierungen der Infrastrukturnetze aus und verlangt, dass die öffentliche Hand ihre Mehrheitsbeteiligung an den Infrastrukturunternehmen behalte. Falls es trotzdem zu Liberalisierungen komme, dürfe dies keinesfalls zu Lasten der Konsumenten und der Angestellten gehen. Darüber hinaus ist Travail.Suisse der Meinung, dass die Schweiz ihre Rolle der als Infrastrukturdrehscheibe Europas maximieren müsse. In Bezug auf den Landverkehr fordert Travail.Suisse eine Untersuchung zu den Möglichkeiten und zu den finanziellen Auswirkungen von Massnahmen zur Eindämmung des Mobilitätswachstums, beispielsweise durch Förderung von Tele-Arbeit. Die Idee eines «Mobility Pricing» wird von Travail.Suisse skeptisch beurteilt, da zu befürchten stehe, dass ein solches System zu Lasten der berufstätigen Bevölkerung gehe; statt dessen wird die Abschaffung der Pendlerpauschale für den Autoverkehr zur Diskussion gestellt. Im Energiebereich vertritt Travail.Suisse die Ansicht, dass der Bericht das Potenzial des Energiesparens und der erneuerbaren Energien unterschätze; diese sollten stärker gefördert werden.

7. Schweizerischer Tourismusverband (STV)

Der STV plädiert für die Erweiterung des Infrastrukturbegriffs, worunter nicht nur physische Netze, sondern auch Institutionen wie Forschung, Innovation und Bildung zu verstehen seien. Die Charakterisierung des Raumkonzepts Schweiz in der Infrastrukturstrategie greife zu kurz: damit sich die alpinen Regionen nicht weiter entleerten und die für den Tourismus wichtigen Gemeinschaften weiter bestehen blieben, benötigten auch «Randregionen» vernünftige Verkehrsanschlüsse. Bei der Planung der Infrastrukturnetze dürfe die Landschafts- und Erholungsqualität von touristisch nicht bereits intensiv genutzten Landschaften so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Der STV vermisst eine ergänzende Analyse zum regionalen Strassen- und Schienennetz. «Mobility Pricing» erachtet der STV unter gewissen Bedingungen als eine interessante Option, spricht sich jedoch gegen eine weitere Umlagerung von Strassengeldern zugunsten des öffentlichen Verkehrs aus. Infrastruktur- und FinöV-Fonds sollen weitergeführt werden. Weiter kritisiert der STV, dass die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt unterschätzt werde und dass trotz des prognostizierten Nachfragewachstums von 90% bis 2030 weder ein Ausbau der Landesflughäfen noch eine Lockerung der Nachtflugsperrung ins Auge gefasst würden. Die Einbindung der Schweizer Luftfahrt in ein regionales

ETS wird abgelehnt. Im Bereich Telekommunikation betrachtet der STV den flächendeckenden Ausbau des Glasfaser-Anschlussnetzes als erste Priorität, da erst durch diese Schlüsseltechnologie das Potential von mobilen Datennetzen und IP-basierten Diensten voll ausgeschöpft werden könne. Zudem müsse ein funktionierender Wettbewerb für Fernmeldedienste gewährleistet sein. Die Rollen des Bundes in Bezug auf Swisscom seien zu entflechten.

8. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

Die SAB bedauert, dass die Infrastrukturstrategie auf die nationalen Netze beschränkt bleibt und wünscht sich einen zusätzlichen Bericht zu den regionalen und lokalen Infrastrukturnetzen in kantonaler und kommunaler Zuständigkeit. In einem weiteren Bericht sollten zudem die Kosten des Betriebs der Netze aufgezeigt werden. Die SAB widerspricht der These, wonach sich die künftige Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung auf die Agglomerationen konzentriere. Damit die funktionale Verflechtung zwischen Zentren und ländlichen Räumen erhalten bleibe, müsse die Erschliessung des Umlandes verbessert und wo nötig ausgebaut werden. Wo dies – wie beim Ausbau des Glasfaser-Anschlussnetzes – nicht durch den Markt allein bewerkstelligt werde, verweist die SAB auf das von ihr vorgeschlagene Modell mit regionalen Ausschreibungen und Darlehen. Public Private Partnerships sind nach Auffassung der SAB auf Bereiche mit hohem Ertragspotential beschränkt. Dem Thema «Mobility Pricing» – gelesen als «Road Pricing im Berggebiet» – steht die SAB kritisch gegenüber. Befürwortet wird vielmehr die Erschliessung neuer Finanzquellen – ohne weitere Verschiebung von Strassengeldern – zu Gunsten der Bahn. Gegenüber Europa lässt die SAB Marktöffnungen nur dort gelten, wo sie im Sinne der Interoperabilität zweckdienlich sind; darüber hinaus gehende Marktöffnungsschritte – insbesondere einseitige nach dem Muster des «Cassis-de-Dijon-Prinzips» im Lebensmittelbereich – werden abgelehnt. Regulierungen seien unter dem Aspekt des Investitionsschutzes, welchem hohe Bedeutung zukomme, zu hinterfragen.

9. Cargo Forum Schweiz (CFS)

CFS, ein verkehrsträgerneutraler Schulterschluss von Verbänden mit spezifischem Interesse am Güterverkehr, regt an, dass Innovation und technischer Fortschritt nicht nur als Einflussfaktoren für die künftige Entwicklung, sondern als Bestandteil der Zielsetzung der Infrastrukturstrategie betrachtet werden (z.B. Substitution energieintensiver durch sparsame Technologien). Als weiteres Ziel sei die Stärkung der Spitzenposition der grossen Agglomerationen und Subzentren, welche die grösste volkswirtschaftliche Wertschöpfung generierten, in die Infrastrukturstrategie aufzunehmen. Bezüglich Wettbewerbsfähigkeit gelte es, eine Balance zwischen der Liberalisierung und der Positionierung der einzelnen Unternehmen im Markt zu finden. Zudem tritt CFS für eine vollumfängliche Umsetzung des Verursacherprinzips in den Bereichen Sicherheit und Umweltverträglichkeit ein. Public Private Partnerships (PPP) sieht

CFS vorab auf Fälle zugeschnitten, wo das Inkasso durch die private Gesellschaft übernommen werden kann. Im Landverkehr sollten die Bedürfnisse des Gütertransports stärker berücksichtigt werden. Die Themen der Bahnreform – insbesondere Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Neuausrichtung der Trassenpreise, Neuordnung der Netzzugangsprioritäten – müssten im Rahmen der Infrastrukturstrategie angegangen werden. Einen Systemwechsel in Richtung eines «Mobility Pricing» bewertet CFS grundsätzlich positiv, stimmt aber einer Verknüpfung von Finanzierungs- und Lenkungszielen nur unter der Voraussetzung zu, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels ohne Einschränkung gewahrt bleibe. Eine Erhöhung der Treibstoffabgaben sei unabhängig von der Umstellung auf «Mobility Pricing» zu beurteilen. Kontingentierungsinstrumente wie die Alpentransitbörse unterstützt CFS nur unter Vorbehalt. In der Luftfahrt stellt die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten – speziell für die Luftfracht – aus Sicht von CFS die zentrale Herausforderung dar. Neben der effizienten Nutzung der bereits bestehenden Infrastrukturen sei gegebenenfalls ein Ausbau der Landesflughäfen ins Auge zu fassen. Zudem müsse darauf geachtet werden, dass durch länderspezifische Regulierungen keine Wettbewerbsverzerrungen entstünden.

10. Coop Genossenschaft

Coop stützt inhaltlich vollumfänglich die Stellungnahme von Cargo Forum Schweiz (CFS), wünscht sich aber darüber hinaus eine Erörterung des Nachtfahrverbots für den Strassenutzverkehr, dessen Aufhebung bzw. Lockerung Bestandteil eines wirkungsvollen Verkehrsmanagements sein könnte. Coop befürwortet die Ausgliederung der staatlichen Infrastrukturnetze in selbständige Gesellschaften, was im Schienenbereich die komplette Trennung von Infrastruktur und Verkehr implizieren würde. Weiter setzt sich Coop in Bezug auf das Schienennetz für eine namhafte Verbesserung der Trassenqualität des Güterverkehrs, die Öffnung des Personenfernverkehrs und systematische Ausschreibungen im Regionalverkehr ein; zudem befürwortet sie die Schaffung einer Regulierungsbehörde (RailCom) mit umfassenden Kompetenzen. Im Hinblick auf künftige Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen sei am bewährten Instrument der Fonds festzuhalten, wobei weder eine Sperrung der verfügbaren Mittel noch eine Überschuldung zulässig sein dürfe. «Mobility Pricing» wird unter dem Aspekt der verstärkten Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen begrüsst.

11. Fachverband infra

Die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer (infra) begrüsst die Absicht des Bundesrates, den nachhaltigen Unterhalt und adäquaten Ausbau der Schweizer Landverkehrsnetze einschliesslich deren Finanzierung langfristig zu planen. Entscheidend sei, dass dieser Absicht konkrete Taten folgten. infra befürwortet mit Blick auf Optimierungspotenziale den ganzheitlichen und systemübergreifenden Ansatz der Infrastrukturstrategie. Besonders be-

friedigt zeigt sich infra über die Anerkennung der Tatsache, dass sich eine Vernachlässigung der Werterhaltung langfristig nicht lohne. Bei Ausschreibungen und Vergaben der öffentlichen Hand seien die Grundsätze von Wirtschaftlichkeit, Transparenz, Gleichbehandlung, Wettbewerb und wirksamen Rechtsschutz zu berücksichtigen. Beschwerden und Einsprachen seien innerhalb einer definierten Frist zu behandeln. Die zweckgebundenen Finanzierungsinstrumente für die nationalen Verkehrsnetze seien beizubehalten und zu stärken. Bei geeigneten Projekten seien die Möglichkeiten von Public Private Partnerships systematisch zu prüfen. Angesichts des hohen Investitionsbedarfs zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz und im Agglomerationsverkehr dürften die Einlagen in den Infrastrukturfonds unter keinen Umständen gekürzt werden. Vor diesem Hintergrund unterstützt infra den Vorschlag einer Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) von Fr. 40.- auf Fr. 100.-. Die Einführung eines flächendeckenden «Mobility Pricing» erachtet infra als ernsthaft zu prüfende Alternative zur bestehenden Treibstoffabgabe.

12. Infrastruktur Strasse

Infrastruktur Strasse (ständige Mitglieder: Fachverband Infra, Fachverband bituminöses Mischgut) streicht die Rolle der Strasse als zentraler Verkehrsträger für die Erschliessung aller Landesteile heraus; diese trage dazu bei, dass sich Produktions- und Dienstleistungsstandorte auch am Rande und ausserhalb der Städte und Grossagglomerationen niederlassen könnten. Dementsprechend dürften Strassenprojekte bei der Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturen nicht diskriminiert werden. Ausschlaggebend für die Beurteilung von Verkehrsprojekte seien die Lebenszykluskosten; durch nicht fristgerecht ausgeführte Unterhaltsarbeiten würden diese unnötig erhöht. Bei der mittelfristig angestrebten Optimierung des Finanzierungssystems der Verkehrsinfrastrukturen sei eine weitere Belastung der Strassenbenützer zugunsten des Schienenverkehrs auszuschliessen. Ein längerfristiger Systemwechsel zum «Mobility Pricing» wird unter der Bedingung befürwortet, dass die finanzielle Belastung der Verkehrsteilnehmer gegenüber heute nicht wesentlich verändert wird. Eine Beschleunigung der Bewilligungsverfahren ist nach Auffassung von Infrastruktur Strasse nur erreichbar, wenn die heute allzu umfassenden Einsprachemöglichkeiten eingeschränkt werden. Schutzmassnahmen gegen Umweltbelastungen und Naturgefahren seien systematisch auf ihre Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

13. Hauseigentümerverband (HEV)

Aus Sicht des HEV kommt dem Lärmschutz bei Strassen- und Schienenprojekten im Rahmen einer vernünftigen Verkehrspolitik eine hohe Priorität zu. Im Telekommunikationsbereich fordert der HEV einen zügigen, marktgetriebenen Ausbau des Glasfasernetzes ohne Schaffung neuer Monopole. Im Energiebereich sollten nach Auffassung des HEV die Interessen

der Grundeigentümer stärker gewichtet werden, namentlich hinsichtlich der Entschädigungen für mit dem Bau von Hochspannungsleitungen verbundenen Grundstücksentwertungen.

14. Verein PPP Schweiz

Der Verein PPP Schweiz ist der Meinung, dass die Infrastrukturstrategie das Potenzial von Private Public Partnerships zu zurückhaltend einschätze. Mit Blick auf ausländische Erfahrungen seien Wirtschaftlichkeitsvergleiche zwischen rein staatlicher Umsetzung und PPP («public sector comparator») zum zwingenden Bestandteil neuer Projekte zu machen. Um privates Engagement in den staatlichen Infrastruktursektoren zu fördern, sollten Investitionen an Ihre Tragbarkeit aus Lebenszyklussicht geknüpft werden, indem die Kosten des Betriebs in die Anschaffungsüberlegungen mit einbezogen würden. Ein – auch mit Blick auf die Akzeptanz der Nutzer – viel versprechendes Feld für eine Zusammenarbeit zwischen staatlichen und privaten Trägern sieht der Verein PPP beim Aufbau und Betrieb eines «Mobility Pricing»-Systems.

D Raumplanung und Umwelt

1. Fachverband Schweizer RaumplanerInnen (FSU)

Der FSU wünscht sich generell präzisere Aussagen zur Abstimmung zwischen Raumplanung und Infrastrukturentwicklung und fordert speziell die Konkretisierung des Leitsatzes «Raumplanung und Infrastrukturentwicklung aufeinander abstimmen». Falls noch keine Aussagen über einzelne Projekte möglich seien, müsse zumindest aufgezeigt werden, nach welchen Kriterien die Planungsentscheide gefällt werden sollen. Nach Ansicht des FSU soll zukünftig mehr Gewicht auf anreizorientierte Lenkungsinstrumente wie «Mobility Pricing» gelegt werden. Bezüglich Landverkehr verweist der FSU auf die Problematik, dass Kapazitätssteigerungen in einem Teilstück eines Verkehrsnetzes Engpässe in anderen Teilstücken des Netzes verursachen (Kreislaufeffekt). Der weitere Ausbau dieser Netze sei daher nicht einfach auf die fortlaufende Beseitigung von Kapazitätsengpässen auszurichten, sondern müsse raumkonzeptionell begründet werden. Speziell beim Strassennetz unterstützt der FSU die Beseitigung von Engpässen nur unter der Bedingung, dass dies koordiniert mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgt. Beim Schienennetz sieht der FSU die Prioritäten des Ausbaus im Agglomerationsverkehr, bei den Hauptverbindungen zwischen den grossen Zentren sowie bei den Anschlüssen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Im Bereich Luftfahrt regt der FSU die Evaluation alternativer Standortszenarien für die Hubfunktion des Flughafens Zürich (Ausbau von Zürich-Kloten, Vernetzung der drei Landesflughäfen, neuer Landesflughafen auf der «grünen Wiese») an. Im Energiebereich stellt der FSU im Hinblick

auf die Stromversorgungslücke den Anschluss von mittleren und kleinen Agglomerationen an das schweizerische Gasnetz zur Debatte.

2. Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPAN)

VLP-ASPAN kritisiert, dass die regionalen Verkehrsnetze nicht die Infrastrukturstrategie einbezogen wurden. Weiter wird das Fehlen eines ausdrücklichen Hinweises auf die Rolle der Planungsinstrumente des Bundes sowie auf den Stellenwert des Raumkonzeptes Schweiz im Hinblick auf die künftige Infrastrukturplanung bemängelt. Bei Vorhaben des Bundes müsse zwingend eine frühzeitige, mit den kantonalen Richtplänen koordinierte Abstimmung von Raumplanung und Infrastrukturentwicklung über einen Sachplan erfolgen. VLP-ASPAN hält die Bündelung verschiedener Infrastrukturnetze für sinnvoll. Der Gesamtverkehrskoordination, welche auch den Langsamverkehr einbeziehen müsse, soll stärkeres Gewicht beigemessen werden. Der öffentliche Verkehr soll durch Schaffung leistungsfähiger Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern (motorisierter und Langsamverkehr) gefördert werden.

3. Rat für Raumordnung (ROR)

Die Stellungnahme des ROR deckt sich inhaltlich im Wesentlichen mit der Eingabe des FSU. Zusätzliche Punkte betreffen das Fehlen von Szenarien für ein Netz schneller Bahnverbindungen zwischen den europäischen Luftfahrthubs sowie die Forderung, dass die Erreichbarkeit der touristischen Destinationen als Priorität beim Ausbau des Schienennetzes behandelt werden sollte.

4. Eidgenössisch geologische Fachkommission (EGK)

Die EGK unterstreicht, dass angesichts der zunehmenden Verlagerung der Infrastrukturnetze in den Untergrund und angesichts der intensiver werdenden Nutzungskonflikte unter der Erdoberfläche künftig systematisch die vertikale Dimension in der Infrastruktur- und Raumplanung berücksichtigt werden müsse.

5. Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und WWF Schweiz

Die Stellungnahmen des VCS und des WWF Schweiz stimmen inhaltlich weitgehend überein, weshalb sie zusammen aufgeführt werden. Beide Organisationen sind der Ansicht, dass die Wasserversorgung in die Infrastrukturstrategie einbezogen werden sollte. Weiter verlangen sie, dass bei den Verkehrs- und Energieprognosen auch ein «Reduktionsszenario» integriert werde; als Begründung führen sie aus, dass beim Mobilitätswachstum auch ein Trendbruch denkbar sei und dass es angesichts des Sparpotenzials aufgrund erhöhter Energieeffizienz nicht zwingend zu einer Stromversorgungslücke kommen müsse. VCS und WWF Schweiz sind zudem überzeugt, dass alle Infrastrukturnetze in staatlichem Besitz respektive

unter staatlicher Kontrolle bleiben müssten; Liberalisierung und Wettbewerb seien auf die Nutzung der Netze, also auf die Produktion von Dienstleistungen, zu begrenzen. Zum Landverkehr führen VCS und WWF Schweiz aus, dass neue Verkehrsinfrastrukturen grundsätzlich zu mehr Verkehr führen und dass die Beseitigung eines Engpasses neue Engpässe an anderen Stellen des Netzes nach sich ziehe. Anstatt Engpässe zu beseitigen, sollte das Verkehrswachstum eingedämmt werden. Entgegen den Aussagen in der Infrastrukturstrategie halten VCS und WWF Schweiz fest, dass die Strasseninfrastruktur nicht vollständig durch die Nutzer finanziert werde, zumal wenn man auch kantonale und kommunale Strassen betrachte und den Fahrkostenabzug für Pendler in Rechnung stelle. Im Schienennetz halten VCS und WWF Schweiz Ausbauten für unumgänglich, wobei das Konzept der Opportunitätskosten routinemässig eingesetzt werden sollte. Bezüglich der Finanzierung halten beide Organisationen ein integriertes, verkehrsträgerübergreifendes «Mobility Pricing» für einen interessanten Ansatz; ein Systemwechsel dürfe aber keinesfalls zu einer überproportionalen Verteuerung des öffentlichen Verkehrs führen. Die Vereinfachung der Finanzflüsse im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird unterstützt. Die Trassenpreise im Güterverkehr sollten nicht höher angesetzt werden als im Personenverkehr.

E Strasse

1. strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

strasseschweiz, die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs, macht geltend, dass die Schweiz nicht nur mit ihren europäischen Nachbarn, sondern auch mit aufstrebenden Schwellenländern konkurreiere, die ihre Infrastrukturen massiv ausbauen. Anders als die Infrastrukturstrategie suggeriere, seien die Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz noch nicht gebaut. Vielmehr fordert der Verband neue, leistungsfähige Strassenverbindungen für den überregionalen Verkehr zwischen den schweizerischen Metropolräumen, welche die Agglomerationen weiträumig umfahren und mit der europäischen Fernverkehrsnetzen (TEN-T) abgestimmt seien. Begründet wird dies damit, dass sowohl Grenz- als auch Opportunitätskostenüberlegungen für den konsequenten Ausbau der Strasse sprächen, während der Ausbau des öffentlichen Verkehrs bisher kaum Auswirkungen auf den Modal Split gehabt und die Strasse weder beim Personen- noch beim Güterverkehr merklich entlastet habe. Was die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen betrifft, macht strasseschweiz geltend, dass sich ein Systemwechsel zu «Mobility Pricing» erst dann aufdränge, wenn die Infrastruktur- und Betriebskosten des Strassennetzes nicht mehr gedeckt seien und ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligten. Zu beachten sei, dass ein solcher Systemwechsel bei der Strasse – im Gegensatz zur Schiene – eine Verfassungsänderung bedinge. Weiter äussert

strasseschweiz die Befürchtung, dass eine Änderung des Finanzierungssystems zu einer Mehrbelastung der Strassenbenützer führen werde, indem die bisherigen zweckgebundenen Abgaben nicht abgeschafft, sondern in neue Lenkungsabgaben – z.B. eine CO₂-Steuer – umgewandelt würden. Die Sozial- und Wirtschaftsverträglichkeit von «Mobility Pricing» sei ungeklärt. Aus diesen Gründen lehnt strasseschweiz «Mobility Pricing» für die Strasse ab. In Bezug auf die Schiene könnte strasseschweiz der Weiterführung des FinöV-Fonds unter der Voraussetzung zustimmen, dass sich die Nutzniesser des öffentlichen Verkehrs – Bahnbenützer, Kantone, Regionen – in angemessener Weise an dessen Äufnung beteiligten. strasseschweiz plädiert für die Trennung von Infrastruktur und Betrieb im Eisenbahnwesen und wehrt sich vehement gegen das Postulat, das der Systemvorteil des Schienenverkehrs hinsichtlich Sicherheit und Umweltverträglichkeit erhalten bleiben solle.

2. Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Die Stellungnahme des AGVS deckt sich inhaltlich mit derjenigen von strasseschweiz.

3. Automobil Club der Schweiz (ACS)

Der ACS führt in seiner Stellungnahme zusätzlich zu jener von strasseschweiz aus, dass ein Kapazitätsausbau des Strassennetzes bis 2030 unabdingbar sei, dass aber ein Rück- und Umbau von Infrastrukturen grundsätzlich möglich bleiben müsse, falls dereinst technische Möglichkeiten und gesellschaftliche Trends zu Überkapazitäten führen sollten. Zusätzlich zur Forderung nach weiträumigen Umfahrungen der Agglomerationen fordert der ACS angebotsseitige Massnahmen zur Bewältigung der steigenden Verkehrsnachfrage auch innerhalb den Agglomerationen sowie auf den Hauptachsen ausserhalb des Nationalstrassennetzes.

4. Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)

Die Stellungnahme des ASTAG deckt sich in den wesentlichen Punkten mit jener von strasseschweiz. Zusätzlich zu dieser fordert ASTAG, dass für den Strassenschwerverkehr Ausstellplätze entlang der Nationalstrassen und in Agglomerationen geschaffen werden.

5. touring club Schweiz (TCS)

Der TCS ist der Ansicht, dass die drei Stossrichtungen für eine nachhaltige Entwicklung im Infrastrukturbereich widersprüchlich seien und die ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit zugunsten der ökologischen und sozialen Dimension vernachlässigt werde. Diesbezüglich gibt der TCS zu bedenken, dass bei der Beurteilung der ökologischen Qualität der Verkehrsträger das Potenzial des technischen Fortschritts im motorisierten Individualverkehr besser berücksichtigt werden müsse und dass das Konzept einer Mobilitätsabgabe in ein Spannungsverhältnis mit dem Postulat der sozialen Solidarität geraten könnte. Was die mit-

telfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen betrifft, warnt der TCS vor einer Kürzung der Mittel für den Infrastrukturfonds im Rahmen der Sparprogramme des Bundes. Die angehäuften Reserven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr seien zwingend für die Finanzierung des Strassennetzes zu verwenden, bevor Erhöhungen der zweckgebundenen Abgaben ins Auge gefasst würden. Zudem solle die Spezialfinanzierung Strassenverkehr von der Schuldenbremse abgekoppelt werden. Was die langfristige Sicherung der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen angeht, stimmt der TCS dem Konzept eines «Mobility Pricing» nur unter dem Vorbehalt zu, dass die Lenkungswirkung (geringe Preiselastizität der Verkehrsnachfrage) nachgewiesen und die sozialen Folgen (Bevorzugung von Bessergestellten) abgeklärt würden, die freie Wahl des Verkehrsmittels und der Schutz der Privatsphäre (Satellitenortung) gewahrt bleibe und die Einnahmen vollständig zweckgebunden in den Unterhalt oder Ausbau jener Infrastruktur investiert würden, die sie generiert hätten (keine Quersubventionen). Die Investitionen in die Verkehrsnetze selbst hätten sich an der effektiven Verkehrsnachfrage und nicht an politischen Prioritäten zu orientieren.

F Schiene

1. Verband für den öffentlichen Verkehr (VöV)

Der VöV erinnert daran, dass die im internationalen Vergleich hervorragende Bahninfrastruktur wesentlich zur Attraktivität und wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz beitrage. Aufgrund von absehbaren Kapazitätsproblemen beim der Bahninfrastruktur seien jedoch erhebliche Ausbauten im Schienenverkehr unumgänglich. Alle Investitionsentscheidungen müssten in eine Gesamtbetrachtung des Verkehrs eingebettet sein, wobei das Konzept der Opportunitätskosten routinemässig in die Entscheidungsfindung einfließen müsse. Die Finanzierung der Investitionen sei neu zu überdenken und nachhaltig zu sichern, wobei leistungsabhängige Mobilitätsabgaben mit je nach Tageszeit und Überlastungsgefahr abgestuften Preisen («Mobility Pricing») eine wichtige Rolle spielen könnten. Eine verstärkte Nutzerfinanzierung im Schienennetz dürfe aber nicht zu einer Änderung des Modal-Split zulasten des öffentlichen Verkehrs führen. Die Sparprogramme des Bundes dürften weder die Verkehrsausgaben im Allgemeinen noch die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr im Besonderen schmälern. Zur Förderung der Effizienz und Interoperabilität des Schienengüterverkehrs schlägt der VöV neben der Ausrüstung internationaler Strecken mit ETCS auch die Einführung automatischer Kupplungen für Güterwagen vor.

2. LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

LITRA hält fest, dass der Verkehr schneller wachse als die Verkehrsausgaben des Bundes, welche darum nach oben korrigiert werden müssten. Im Rahmen der Sparprogramme des

Bundes dürften weder die zweckgebundenen noch die ordentlichen Mittel für den Verkehr gekürzt werden. Strassen- und Schienenprojekte seien mit identischen Evaluationskriterien zu beurteilen, wobei Opportunitätskosten mit einbezogen werden sollten. Die verschiedenen Verkehrsvorlagen – insbesondere das 3. Teilpaket der Bahnreform II – seien zu koordinieren, die Planungs- und Bewilligungsprozesse zu beschleunigen. Bezüglich des weiteren Ausbaus des Schienennetzes fordert LITRA einen konkreten Massnahmen- und Terminplan.

3. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Die SBB legen den Schwerpunkt ihrer Stellungnahme auf die Finanzierung der Schienennetzes. Die öffentliche Hand müsse weiterhin einen namhaften Teil der mit dem Verkehrswachstum verbundenen Kosten übernehmen. Im Sinne des Verursacherprinzips sei jedoch auch eine Erhöhung der Trassen- und Endverbraucherpreise anzustreben – unter der selbstverständlichen Voraussetzung, dass die Transportunternehmungen durch Produktivitätssteigerungen ihren Teil zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades des öffentlichen Verkehrs beitragen. Die SBB sprechen sich dafür aus, sowohl die Investitions- als auch die Folgekosten von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs über Fonds zu finanzieren.

4. HUPAC

Aus Sicht von HUPAC, dem führenden Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz, trägt die Infrastrukturstrategie der Sonderrolle des Nord-Süd-Schienengüterverkehrs zu wenig Rechnung. Die Schweiz als wichtiges Transitland im internationalen Güterverkehr müsse sowohl effiziente Verkehrsinfrastrukturen bereitstellen als auch die Verkehrsströme umwelt- und sozialverträglich lenken sowie die technischen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen auf internationaler Ebene koordinieren. HUPAC beklagt, dass im Schienennetz generell der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt sei und speziell der alpenquerende Güterverkehr angesichts ausgeschöpfter Kapazitäten bei den 4-Meter-Trassen und mangels gesicherter internationaler Anschlüsse an die NEAT eingeschränkt werde. Hinzu kämen massiv höhere Trassenpreise für den Güterverkehr im Vergleich zum benachbarten Ausland. Um die Verlagerungsziele zu erreichen, müssten die Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme verbessert und die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse ausgebaut werden. Darüber hinaus spricht sich HUPAC für eine konsequente, umfassende Marktöffnung bei gleichzeitiger Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie für die Schaffung eines starken Regulators im Schienensektor aus. Zudem müsse ein diskriminierungsfreies, nicht gewichtbasiertes Trassenpreissystem eingeführt werden, das Anreize für eine bessere Netzauslastung setze. Sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene müssten sich der Personen- und der Güterverkehr die Kapazitäten gleichberechtigt teilen. Mit Blick auf weitere Effizienzsteigerungen sei eine seriöse, offensive Zukunftsvision

zum Thema «Gigaliner» zu führen. Das Konzept der «Grünen Logistik» erachtet HUPAC als grosse Chance für den Schienengüterverkehr.

G Luftfahrt

1. Aerosuisse

Nach Auffassung von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, trägt die Infrastrukturstrategie der Bedeutung der Luftfahrt für die internationale Standortqualität, namentlich mit Blick auf internationale Organisationen und Unternehmen, zu wenig Rechnung. Weiter kritisiert Aerosuisse, dass bei der Luftfahrtinfrastruktur – anders als bei den übrigen Verkehrsnetzen – nicht die Beseitigung systemkritischer Engpässe gefordert werde. Ein Ausbau der Landesflughäfen, speziell des Flughafens Zürich, sei dringend notwendig, weil das noch verbleibende Optimierungspotenzial des bereits sehr effizient funktionierenden Flugbetriebs nicht ausreiche, um das künftige Nachfragewachstum zu absorbieren, und weil die in der Infrastrukturstrategie angesprochene gleichmässige Verteilung der Flugbewegungen über den Tag – zumindest für einen Hub wie Zürich – nicht realistisch sei. In diesem Zusammenhang bemängelt Aerosuisse, dass die Regionalflughäfen nicht in die Infrastrukturstrategie einbezogen wurden, weil sie gerade im Hinblick auf die Auslagerung des privaten Verkehrs aus den Landesflughäfen eine wichtige Rolle im Gesamtsystem Luftfahrt spielten. Aerosuisse fordert den Bund auf, seine raumplanerischen Kompetenzen im Rahmen des SIL-Prozesses stärker wahrzunehmen und die Bautätigkeit in unmittelbarer Flughafennähe zu steuern. Ergänzend unterstützt Aerosuisse die Anbindung aller Landesflughäfen an leistungsfähige Landverkehrsnetze und verlangt die Anwendung gleicher Massstäbe und ökologischer Grenzwerte für alle Verkehrsträger. Dagegen lehnt Aerosuisse die Teilnahme der Schweiz an regionalen Emissionshandelssystemen wie dem EU-ETS ab; die Einbindung in ein globales ETS hingegen könne unter der Voraussetzung, dass alle übrigen Potenziale zur Reduktion der CO₂-Emissionen ausgeschöpft seien, unterstützt werden. Lenkungsabgaben wie z.B. Kerosin- und CO₂-Steuern lehnt Aerosuisse ebenso ab wie leistungsabhängige Mobilitätsabgaben («Mobility Pricing»).

2. Swiss International Airport Association (SIAA)

Die SIAA (Flughäfen Basel, Bern, Genf, Lugano, St. Gallen-Altenrhein und Zürich) äussert im Wesentlichen die gleichen Anliegen und Kritikpunkte wie Aerosuisse, weist aber ergänzend darauf hin, dass der Luftraum über der Schweiz vor allem im unteren Bereich derart stark beansprucht sei, dass dessen effiziente Bewirtschaftung teilweise behindert werde, und rückt ins Bewusstsein, dass die Luftfracht massgeblich zum rentablen Betrieb von Interkontinentalverbindungen beitrage und somit für den Erhalt dieser Strecken wichtig sei. Um die ab-

sehbarer Angebotslücke auf den Landesflughäfen nicht noch grösser werden zu lassen, erachtet die SIAA die Auslagerung der General und Business Aviation (namentlich des Freizeitverkehrs) auf andere Flughäfen als zwingend. SIAA spricht sich nicht kategorisch gegen ein «Mobility Pricing» im Luftverkehr aus, betont aber, dass ein solches im internationalen Umfeld nicht wettbewerbsverzerrend sein dürfe, da sonst die Standortattraktivität der Schweiz erheblich leiden würde.

3. Verband Schweizer Flugplätze

Der Verband Schweizer Flugplätze, der 49 regionale Flugplätze vertritt, hält zusätzlich zu den von Aerosuisse vorgebrachten Anliegen und Kritikpunkten speziell fest, dass sich die Infrastrukturstrategie zu stark auf die Sektoren Strasse und Schiene konzentriert und die Luftfahrt vernachlässigt. Zudem würden die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs überbewertet, der wirtschaftliche Nutzen dagegen unterbewertet. Der Verband betont die Wichtigkeit der Regionalflugplätze für das Gesamtsystem Luftfahrt, indem diese bedeutende Funktionen übernehmen (Privat- und Geschäftsverkehr, Ausbildung) und den von den Landesflughäfen ausgelagerten Verkehr absorbieren könnten. Neben dem Ausbau der Landesflughäfen sieht der Verband in der Öffnung der Militärflugplätze für zivile Nutzungen sowie im Abbau von Betriebsbeschränkungen viel versprechende Potenziale zur Kapazitätssteigerung. Der Verband fordert, dass der Staat die Verantwortung und die Kosten für die Sicherheit im Luftverkehr übernehme. Bei der Finanzierung dürfe der Luftverkehr gegenüber dem Landverkehr bezüglich Kostendeckungsgrad, Verursacherprinzip und Lenkungswirkung nicht diskriminiert werden. «Mobility Pricing» für den Luftverkehr lehnt der Verband Schweizer Flugplätze ab.

4. Flughafen Zürich AG (Unique)

Unique fordert die Verifizierung und Aktualisierung der faktuellen Grundlagen der Infrastrukturstrategie sowie eine sachgerechte und differenzierte Darstellung der Ursachen und Auswirkungen der Angebotslücke auf dem Flughafen Zürich. Zudem seien die Erfahrungen der Flughafen Zürich AG bei der Privatisierung respektive der privaten Finanzierung von Investitionen gebührend zu würdigen. Um künftige private Finanzierungen zu sichern, spricht sich Unique für wettbewerbsfähige wirtschaftliche Rahmenbedingungen aus. Mit Blick auf die Raumplanung fordert Unique konsistente und nachhaltige Entwicklungsziele für die Landesflughäfen, insbesondere den Flughafen Zürich, wobei der zivile, gewerbliche Luftverkehr prioritär zu behandeln sei. Im Übrigen fordert Unique nicht diskriminierende, im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern sowie mit dem Ausland gleichwertige Vorgaben und Grenzwerte bezüglich der Auswirkungen von Lärmemissionen auf die Siedlungsentwicklung in belasteten Gebieten, speziell in Bezug auf Einzelstundenlärmgrenzwerte in der Nacht.

5. Skyguide

Skyguide, das schweizerische Luftsicherungsunternehmen, beschränkt seine Stellungnahme auf Detailbemerkungen zu einzelnen Textpassagen der Infrastrukturstrategie.

H Energie

1. Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) und Organisation der schweizerischen Stromverbundunternehmungen (swisselectric)

Die Stellungnahmen von VSE und swisselectric stimmen weitgehend überein und werden daher gemeinsam behandelt. Die beiden Organisationen betonen die Schlüsselrolle der Elektrizität im Hinblick auf die Erhöhung der Gesamtenergieeffizienz durch Substitution von fossilen Energieträgern. Grundlage für die Infrastrukturstrategie im Energiesektor müsse die Energiestrategie des Bundesrates sein; darüber hinaus sei das Verhältnis zur Strategie des Bundes zum Schutz kritischer Infrastrukturen sowie zum Energiegesetz zu klären. Die fundamentale Bedeutung der Stromversorgung für alle anderen Infrastrukturnetze und für die Volkswirtschaft insgesamt komme im Bericht zu wenig zum Ausdruck. VSE und swisselectric halten den Einbezug der Mittel- und Niederspannungsnetze in die Infrastrukturstrategie für geboten, da diese für die Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit wichtig seien. Die beiden Organisationen betonen zudem das Subsidiaritätsprinzip im Energiebereich und verlangen, dass die Leitlinien der Infrastrukturstrategie für diesen Sektor gemeinsam mit der Branche erarbeitet werden. VSE und swisselectric kritisieren, dass die Thematik der Stromversorgungslücke zu wenig und nicht saisonal differenziert gewürdigt werde. Ihrer Ansicht nach werden die Probleme rascher auftreten als in der Infrastrukturstrategie dargestellt. Angesichts der wachsenden Bevölkerung, der wirtschaftlichen Entwicklung sowie neuer Stromanwendungen bezweifelt insbesondere der VSE die Plausibilität von Szenarien einer langfristigen Stabilisierung oder gar Senkung des Stromverbrauches. Umso stärker müsse im Bericht die Bedeutung und zeitliche Dringlichkeit des Ersatzes der Kernkraftwerke, der uneingeschränkten Erhaltung der Langfristverträge sowie der unverzüglichen Umsetzung des Sachplans Übertragungsleitungen (SÜL) für die Versorgungssicherheit herausgestrichen werden. Beide Organisationen fordern eine Verkürzung der Bewilligungsverfahren. Skeptisch äussern sie sich zu den Zukunftsaussichten von «smart grids» und Elektromobilität sowie zur Einschätzung der Problematik nichtionisierender Strahlung (NIS), die durch Verkabelung nur marginal verkleinert werden könne. Zu wenig Gewicht erhalte nach Ansicht von VSE und swisselectric das bilaterale Verhältnis zur EU und die Rolle der Schweiz als Stromdrehscheibe Europas; der notwendige Ausbau der Strominfrastruktur könne nur im Rahmen einer Ko-

ordination mit dem europäischen Verbundnetz erfolgen, wobei die Beteiligung am Aufbau eines europaweiten Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungsnetzes (HGÜ) längerfristig ein entscheidender Faktor für die Versorgungssicherheit werden könnte. Mit Blick auf den möglichen Bau von Gas-Kombi-Kraftwerken setzen sich swisselectric und VSE für international konkurrenzfähige Rahmenbedingungen ein, namentlich eine EU-kompatible CO₂-Gesetzgebung sowie eine Teilnahme am europäischen Emissionshandelssystem (ETS).

2. Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG)

Grundsätzlich schliesst sich der VSG der Stellungnahme von economiesuisse an. Darüber hinaus wünscht sich der VSG eine präzisere Darstellung der von der Erdgaswirtschaft im Hinblick auf die Versorgungssicherheit getroffenen Massnahmen. Der VSG vertritt den Standpunkt, dass die heutige Selbstregulierung der Branche einen effizienten Gasmarkt in der Schweiz ermögliche, weshalb die Übernahme der Gasmarktregulierung der EU weder notwendig noch geboten sei. Die in der Infrastrukturstrategie angesprochene Verschlechterung der CO₂-Bilanz der Schweiz beim allfälligen Bau von Gas-Kombi-Kraftwerken müsse insofern relativiert werden, als dadurch auf den Import von Strom aus ausländischen Kohlekraftwerken mit einem noch höheren spezifischen CO₂-Ausstoss verzichtet werden könne.

3. Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)

Die IGEB als energiepolitische Stimme der Papier-, Glas-, Zement-, Metall- und Faserplattenindustrie sowie Teilen von Chemie- und Textilindustrie befasst sich in ihrer Stellungnahme ausschliesslich mit Fragen der Energiemarktordnung und äussert sich nicht konkret zu Infrastrukturthemen. Nach Auffassung der IGEB ist der Schweizer Energiemarkt derzeit erst juristisch konstituiert und funktioniert in Praxis nicht optimal.

4. Gruppe Grosser Stromkunden (GGS)

Die GGS als loser Zusammenschluss von Strombezügern, die von der ersten Stufe der Marktöffnung profitieren, befasst sich in seiner Stellungnahme schwergewichtig mit Fragen des Netzzugangs, den sie als unzulänglich kritisiert, sowie mit Engpässen im Strom- und Gasbereich, die aufgrund von nicht marktgerechter Zuteilung bzw. Reservierung von Durchleitungskapazitäten über das netzseitig gegebene Mass hinaus unnötig verschärft würden.

5. Swissgrid

Swissgrid hält als Betreiber des Höchstspannungsnetzes in der Schweiz fest, dass der tatsächliche Investitionsbedarf im Übertragungsnetz durch die im SÜL aufgeführten Massnahmen allein nicht abgedeckt sei. Im Hinblick auf die bessere Integration in das europäische Verbundnetz sollten verschiedene Ansätze der Kapazitätsbewirtschaftung geprüft werden,

d.h. neben impliziten Auktionen beispielsweise auch «node pricing». Hinsichtlich der Entwicklung und Ausbreitung von «smart grids» gelte es die Frage der Finanzierung zu klären.

I Telekommunikation

1. Schweizerischer Verband der Telekommunikation (asut)

asut begrüsst die offene Formulierung der Leitlinien der Infrastruktur im Telekommunikationsbereich, die der hohen Dynamik dieses Sektors Schaden gerecht werde. asut unterstreicht, dass dem Investitionsschutz und Investitionsanreizen bei den regulatorischen Rahmenbedingungen des Telekommunikationsmarktes hohe Priorität zukomme. Die regelmässige Überprüfung dieser regulatorischen Rahmenbedingungen müsse auch die Möglichkeit eines Regulierungsabbaus beinhalten. Im Hinblick auf einen optimalen Betrieb der Mobilfunknetze müssten brachliegende Frequenzreserven durch die flexible Umnutzung bewilligter Kapazitäten mobilisiert und die bewilligte Leistung pro Antennensektor ohne zusätzliches Verfahren zwischen den eingesetzten Technologien verschoben werden können.

2. Sunrise

Sunrise fokussiert ihre Stellungnahme auf das Thema Glasfaseranschlussnetz («fibre to the home», FTTH) und vertritt die Ansicht, dass diese Technologie im Jahr 2030 die Basisinfrastruktur und das Rückgrat der ITC-Gesellschaft bilden werde. Der Stadt-Land-Graben bei der ICT-Gesellschaft dürfe jedoch nicht allzu gross werden. Das FTTH-Netz sei ein natürliches Monopol und die hohe Dichte an Breitbandanschlüssen in der Schweiz kein Zeichen für funktionierenden Wettbewerb. sunrise kritisiert das Multifasermodell als volkswirtschaftlich ineffizient. Schweizerische Sonderlösungen bei der Regulierung verschlechterten die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes. Aus all diesen Gründen müsse das Fernmeldegesetz sofort revidiert werden, damit für den Fall eines allfälligen Marktversagens die nötigen regulativen Instrumente zur Verfügung stünden.

3. Swisscom

Swisscom stimmt den Aussagen der Infrastrukturstrategie zum Telekommunikationssektor grundsätzlich zu, fügt jedoch einige präzisierende Bemerkungen an. Die Aussage, dass sich die Regulierung der schweizerischen Telekommunikationsmarktes an den EU-Richtlinien orientiere, müsse relativiert werden. Skeptisch ist Swisscom gegenüber der These, wonach Softwareanwendungen in Zukunft zu monopolistischen Engpässen werden könnten und proprietäre Normen zu problematischen Monopolsituationen und unerwünschten Abhängigkeiten führten. Weiter legt Swisscom Wert darauf, dass die periodische Überprüfung des Regulierungsrahmens auch in einen Regulierungsabbau münden können müsse.

J Regulierungsbehörden auf Bundesebene

1. Eidgenössische Kommunikationskommission (ComCom)

Die ComCom begrüsst die vernetzte Sichtweise der Infrastrukturstrategie und insbesondere die gemeinsame Behandlung aller Infrastrukturen des Fernmelde- und Rundfunkwesens. Die Prämisse, wonach die nicht-staatlichen Infrastrukturnetze in der Schweiz vollumfänglich durch die Nutzer respektive über den Markt finanziert würden, sei zu unterstützen, auch wenn es bei der Erschliessung der Haushalte mit Glasfaser-Technologie in einzelnen Kantonen und Gemeinden zur Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand kommen könne. Die Erfahrungen hätten sowohl beim Mobilfunk als auch bei den Telefonie- und CATV-Festnetzen gezeigt, dass eine rasch steigende Nachfrage zusammen mit Infrastrukturwettbewerb für eine schnelle Ausweitung der Versorgung mit Breitbanddiensten in die Fläche sorgen könne. Zum Thema Regulierung hält die ComCom fest, dass zwischen regulatorischen Eingriffen und Investitionen kein grundsätzlicher Antagonismus bestehe; es gehe um die richtige Dosierung, damit genügend Investitionsanreize bestehen blieben. Die ComCom befürwortet die baldige Umstellung auf eine technologieneutrale «ex officio»-Regulierung nach Vorbild der EU, die im Fall von Marktversagen ein effizientes Eingreifen ermögliche.

2. Eidgenössische Elektrizitätskommission (EiCom)

Die EiCom verzichtet auf eine Gesamtwürdigung der Infrastrukturstrategie und beschränkt sich in ihrer Stellungnahme auf einige Detailbemerkungen zum Stromsektor.