

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger  
3003 Bern

**Cargo Forum Schweiz**  
c/o HKBB  
Handelskammer beider Basel  
Aeschenvorstadt 67  
Postfach  
4010 Basel  
Tel.: 061 270 60 60  
Fax: 061 270 60 65  
E-Mail: m.daetwyler@hkbb.ch

Basel, 5. März 2010

## **Stellungnahme Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Besten Dank, dass Sie uns im Rahmen des Anhörungsverfahrens die Möglichkeit bieten, Ihnen unsere Sichtweise zum vorliegenden Thema darlegen zu können.

### **CARGO FORUM SCHWEIZ (CFS)**

Das Cargo Forum Schweiz ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

#### **GS1 Schweiz, Bern**

Die GS1 Schweiz ist eine branchenneutrale Fachvereinigung mit über 4000 Firmenmitgliedern aus Handel, Industrie und Dienstleistung. GS1 Schweiz befasst sich als Kompetenzzentrum der Wirtschaft für Standards, Logistik, Supply und Demand Management im Rahmen eines gesamtheitlichen Ansatzes mit der Optimierung von Waren- und Informationsfluss über die ganze logistische Kette.

#### **SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel**

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

#### **SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel**

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 300 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

#### **SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne**

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale sowie nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

#### **SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft**

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

#### **VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen**

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den Schienenverkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.

## Bemerkungen zu Teil I:

Die **Ziele der Infrastrukturstrategie** basieren auf den drei Pfeilern der Nachhaltigkeit. Dieser Grundsatz wird seitens CFS unterstützt. Zur Ausprägung der einzelnen Zielebenen (S.2) machen wir die folgenden Bemerkungen:

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit:

Zuverlässige und qualitativ gute Infrastrukturen sind Motor der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Eine Vernachlässigung von Betrieb und Unterhalt sowie eines bedarfsgerechten Ausbaus verschlechtert unumgänglich die Attraktivität eines Standortes. Dies trifft auf alle Verkehrsträger zu, was in einer Verkehrswelt, in der die Co-Modalität beim Güterverkehr gelebt werden muss, die logische Konsequenz ist. Dass der Entwicklung der Infrastrukturnetze auch räumliche, ökologische, strukturelle, finanzielle und vermehrt auch politische Grenzen gesetzt sind, ist nachvollziehbar. Eine Strategie der Infrastrukturnetze muss diese Grenzen einbeziehen und gleichzeitig Wege und Formen aufzeigen, wie diese überwunden werden können. Innovationen und technologischer Fortschritt bilden seit jeher Garant für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

**>> Innovation und technologischer Fortschritt müssen Bestandteil der Zielsetzung sein.**

Ökologische Verantwortung:

Die Mobilität, die durch die Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht wird, generiert einen unschätzbaren Nutzen. Diesen gilt es bei der künftigen Infrastrukturpolitik in erster Linie zu erhalten und wenn möglich die negativen Emissionen gleichzeitig zu reduzieren.

Die Nutzenverhältnisse zwischen Strasse und Schiene zeigen deutlich, dass der Nutzen bei der Strasse (75% Personenverkehr und 60% Güterverkehr), trotz der Verlagerungspolitik, deutlich überwiegt. Gleichzeitig ist klar, dass der Strassenverkehr heute der grösste Emittent von Schadstoffen ist und den höchsten Energiebedarf aufweist. Es stellt sich die Frage, wie die ökologische Verantwortung wahrgenommen werden kann, ohne die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Wenn nur so viele Ressourcen verbraucht werden dürfen, als auf natürliche Weise regeneriert werden können, bedeutet dies eine Kontingentierung sobald die Nachfrage das Angebot übersteigt. Dieser planwirtschaftliche Ansatz wird von CFS nicht unterstützt.

**>> Die Umsetzung der ökologischen Verantwortung im Rahmen einer Infrastrukturstrategie liegt in der Substitution verbrauchsintensiver Technologien durch sparsame und ökologische Technologien, ohne dabei die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu reduzieren. Die Zielrichtung ist entsprechend anzupassen.**

Gesellschaftliche Solidarität:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturnetze ist für alle Landesteile gross. Der Anspruch, von einer Grundversorgung profitieren zu können, ist damit gegeben. Volkswirtschaftlich bedeutender sind allerdings die Versorgung der grossen Agglomerationen und der Subzentren, in denen über 70 % der schweizerischen Bevölkerung wohnen und wo die Wertschöpfung generiert wird. Der Hauptfokus einer Infrastrukturpolitik muss auf die grossen Agglomerationen und Subzentren gerichtet werden. Im Standortwettbewerb zählen Spitzenleistungen. Diese können wir nicht gleichmässig, solidarisch in der ganzen Schweiz realisieren.

**>> Die „Spitzenposition der grossen Agglomerationen und Subzentren zu stärken“, muss Ziel einer nachhaltigen Infrastrukturpolitik sein. Dieser Grundsatz ist in die allgemeinen Zielsetzungen aufzunehmen.**

Die im Bericht beschriebenen Netze sind auf Seite 5 tabellarisch aufgeführt. Die Übersicht vernachlässigt einen entscheidenden Punkt: Die Verknüpfungspunkte zwischen den Netzen. Die überwiegende Mehrheit aller transportierten Güter (von den Primärgütern über die Produktion, den Konsum, die Entsorgung und Wiederverwertung) wird im Rahmen der Logistik- und Transportkette zwei- oder mehrmals umgeladen. Vor diesem Hintergrund bilden effiziente und leistungsfähige Verknüpfungsinfrastrukturen – v.a. multimodale Umschlagsplattformen für Container und Massengüter („bulk“) – eine zentrale Komponente der Verkehrsinfrastruktur. In diesem Zusammenhang sind die Häfen, die Schifffahrt und Umschlagsterminals Strasse/Schiene/Luft zu erwähnen.

**>> Im Bericht sind die Verknüpfungspunkte der einzelnen Netze, insbesondere im Verkehrsreich, in die Betrachtung mit aufzunehmen.**

## Bemerkungen zu Teil II:

Teil II bietet eine sehr kompakte Auslegeordnung und gute Grundlage über den aktuellen Stand der Infrastrukturnetze. Die Vereinfachung führt natürlich automatisch dazu, dass wichtige Informationen verloren gehen. Dies zeigt sich insbesondere in den jeweiligen Abschnitten „Marktordnung und Geschäftsmodell“. Beispielsweise wird nicht erwähnt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse auf der Basis eines Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz gebaut und betrieben wird und somit eine sehr spezielle Ausgangslage hat. Oder: Einige kantonale Hauptstrassen sollen gemäss Netzbeschluss Nationalstrassen ebenfalls an den Bund übergehen: Dies aufgrund ihrer nationalen Bedeutung. Die finanziellen Konsequenzen sind bei den Kantonen auf Ablehnung gestossen.

**>> Die Kapitel Marktordnung und Geschäftsmodell sollen vervollständigt und vertieft werden, denn sie sind für die Infrastrukturpolitik von fundamentaler Bedeutung.**

## Bemerkungen zu Teil III:

Einflussfaktoren, Entwicklungstrends und die Herausforderungen geben einen hervorragenden Überblick. Die Stossrichtung des Bundesrates ist dabei deutlich zu erkennen.

Das **Abwägen von volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen** (S. 44) für eine Investition ist äusserst komplex und hängt in erster Linie von den gewählten Kriterien und der Gewichtung dieser Kriterien ab. Sie entscheiden über das Resultat der Analyse und der Priorisierung.

**>> Die Herausforderung besteht demnach in erster Linie in der Erarbeitung eines ausgewogenen Systems zur Abwägung der Kosten und des Nutzens.**

Die Herausforderungen präsentieren sich in ihrer Ausprägung sehr unterschiedlich. Während im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ganz **innovative Ansätze**, z.B. Public Private Partnership oder „intelligenter“ Strassenverkehr, einfließen, verhält sich der Bereich Schiene eher konservativ. Das CFS setzt sich für einen diskriminierungsfreien Zugang zu allen Verkehrsnetzen ein. Um diesen Zugang sicherzustellen, sollte unseres Erachtens im Bahnbereich die Trennung von Infrastruktur und Betrieb geprüft werden. Ebenso finden die Neuausrichtung der Trassenpreise oder die Neuordnung der Netzzugangsprioritäten im Bericht keine Erwähnung.

**>> Die Herausforderungen der Bahnreform sind in den Bericht aufzunehmen: Insbesondere die Thematik „Trennung Infrastruktur und Betrieb“, „Trassenpreise“ und „Prioritätenordnung“.**

Um die **Herausforderungen in der Umweltpolitik** umzusetzen, wird vorgeschlagen (S.48), die externen Kosten durch Lenkungsabgaben wie (z.B. LSVA, Fluglärmfonds) oder Zertifikatshandel (z.B. EU ETS, CH-Alpentransitbörse) zu internalisieren. Es ist falsch zu glauben, dass es sich dabei um markt-basierte Instrumente handelt. Vielmehr sind es Kontingentierungsinstrumente oder einfache Steuern ohne Mehrwert.

**>> Die Herausforderung besteht darin, das heutige Finanzierungssystem in der Art zu verändern, dass dieses verursachergerecht und nicht wettbewerbsverzerrend ist.**

Die Wettbewerbsfähigkeit von Infrastrukturunternehmen (S. 48) wird in erster Linie dadurch gestärkt, dass sie dem Wettbewerb auch effektiv ausgesetzt sind. Dazu benötigen sie aber auch die dafür geeignete Form, Organisation und Struktur.

**>> Die Herausforderung liegt also darin, für die Infrastrukturunternehmen eine Balance zwischen Liberalisierung und optimaler Positionierung zu finden.**

Der **Systemwechsel bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung** (S. 50ff) wird grundsätzlich unterstützt. Es braucht mehr Transparenz, Innovation und eine konsequente Umsetzung des Verursacherprinzips. Die Verknüpfung von Finanzierungsziel und Lenkungsziel für das künftige Modell wird seitens CFS nur unterstützt, wenn dabei die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährt wird und keine Einschränkungen und Verbote damit verbunden sind.

**>> Die Erhöhung der Treibstoffabgaben muss im Rahmen eines Systemwechsels beurteilt werden und steht losgelöst, sicher nicht als Herausforderung, zur Debatte.**

Die Prognosen gehen von einem massiven Verkehrswachstum bis 2030 aus. Die Engpässe im Schienennetz (S. 54) sind bereits bekannt. Die angestrebte Verlagerungspolitik wird im Schienengüterverkehr einen Multiplikatoreffekt haben. Ohne Gegenmassnahmen auf den Zulaufstrecken zur NEAT und den grossen Knoten wird sich die Verlagerung im Güterverkehr nicht einstellen.

**>> Die Herausforderung in der Infrastrukturplanung besteht darin, die Bedürfnisse des Güterverkehrs, insbesondere auf den Zulaufstrecken zur NEAT und in den grossen Knoten; durch Beseitigung der Engpässe und einer Änderung der Prioritätenordnung vermehrt zu berücksichtigen.**

Die steigende Nachfrage im Luftverkehr löst in den Flughäfen Kapazitätsengpässe aus. Die Bewirtschaftung der Landesflughäfen untereinander und im Verbund mit den Regionalflughäfen stellt künftig eine grosser Herausforderung dar. Es ist darauf zu achten, dass dabei alle Bereiche der Luftfahrt und speziell auch des Frachtbereichs bedürfnisgerecht berücksichtigt werden können. Die Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass der Import/Export über den Luftweg effizient abgewickelt werden kann.

**>> Die Herausforderung in der Luftfahrt besteht also in der Bereitstellung der Kapazitäten für sämtliche Luftverkehre und speziell auch der Luftfracht.**

## Bemerkungen zu den Leitlinien und Schwerpunkten

<b>Stossrichtung I: Leistungsfähigkeit der nationalen Infrastrukturnetze sicherstellen</b>	
1. Substanz erhalten	einverstanden
2. Kapazitäten optimal auslasten	Die marktgerechte Beeinflussung der Nachfrage sowie die Nachfrageoptimierung müssen die freie Wahl des Verkehrsmittels sicherstellen und über Information, Anreize und nicht Verbote erfolgen.
3. neue Technologien nutzen	
4. systemgefährdende Kapazitätsengpässe beseitigen	Es bestehen bereits heute solche Engpässe, die es umgehend zu beseitigen gilt. „Falls absehbar“ ist zu ersetzen durch „Dort wo Produktionssteigerungen...“.
<b>Stossrichtung II: Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten</b>	
5. Sicherheit und Umweltverträglichkeit verbessern	„grundsätzlich den Verursachern anzulasten“ geht nicht. Das Verursacherprinzip ist vollumfänglich umzusetzen.
6. Naturgefahren vorbeugen	einverstanden
7. Raumplanung und Infrastrukturentwicklung aufeinander abstimmen	Das Schwergewicht muss bei den grossen Agglomerationen und den Subzentren liegen.
<b>Stossrichtung III: Wirtschaftlichkeit der Infrastruktursysteme steigern</b>	
8. Projekte priorisieren und optimieren	einverstanden
9. betriebliche Effizienz fördern	Es fehlen wichtige Elemente der Bahnreform 2, wie „Prüfung der Möglichkeiten und Effekte einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb“ „Trassenpreise“ und „Prioritätenordnung“.
10. Synergien ausschöpfen	einverstanden
<b>Stossrichtung IV: Finanzierung der Infrastrukturnetze langfristig sichern</b>	
11. dauerhaft Anreize für private Investitionen schaffen	einverstanden
12. mittelfristig bestehendes Finanzierungsmodell optimieren	einverstanden
13. längerfristig Systemwechsel zum „Mobility Pricing“ anstreben	einverstanden, siehe auch Bemerkungen zu Leitsätzen 2 und 3
14. Voraussetzungen für privates Engagement schaffen	einverstanden, sofern das Inkasso durch die private Gesellschaft gemacht werden kann.

<b>Stossrichtung V: Günstige Rahmenbedingungen für die Infrastruktursektoren schaffen</b>	
15. Infrastrukturmärkte angemessen regulieren	Insbesondere sind die Themen der Bahnreform 2, wie „Prüfung der Möglichkeiten und Effekte einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb“ „Trassenpreise“ und „Prioritätenordnung“ zu vertiefen bzw. umzusetzen.
16. Bewilligungsverfahren beschleunigen	einverstanden
17. aktive Rolle bei der Europäisierung übernehmen	einverstanden
18. Verkehr gesamtheitlich koordinieren	einverstanden

Zu den Schwerpunkten im Verkehrsbereich haben wir die folgenden Bemerkungen:

Strasse I/6: PPP kennt sehr viele Formen. Erstrebenswert ist ein PPP insbesondere dann, wenn das Inkasso durch die private Gesellschaft gemacht werden kann.

Schiene I/x: Analog der Bemerkung bei den Zielsetzungen ist bei den Schwerpunkten nun die Fokussierung auf die Infrastrukturentwicklung in den Agglomerationen, Subzentren bzw. den Wirtschaftszentren anzustreben. Diesen Schwerpunkt gilt es zu ergänzen.

Schiene x/x: Die Co-Modalität zwischen Schiene und Strasse ist über die multimodalen Drehscheiben, wie die Häfen, Terminals und andere Logistikplattformen, sicherzustellen. Diesen Schwerpunkt gilt es zu ergänzen.

Schiene II/5. Die Alpentransitbörse ist ein Kontingentierungsinstrument und wird nur unter Vorbehalt unterstützt.

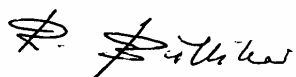
Luffahrt I/1: Die Aussage ist wie folgt zu ergänzen: Die Kapazitäten der Landesflughäfen sind durch effiziente Nutzung und ggf. durch Ausbau zu erhöhen.

Luffahrt II/3: Wie bei fast allen Regelungen in der Luffahrt ist speziell darauf zu achten, dass keine Wettbewerbsverzerrungen durch länderspezifische Regelungen entstehen.

Gerne hoffen wir, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Vernehmlassung gegeben haben und stehen Ihnen für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Cargo Forum Schweiz**



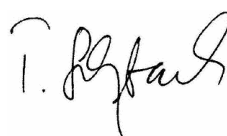
Rolf Büttiker, Ständerat  
Präsident SSC



Conrad Tobler  
Geschäftsleiter SSC



Paul Kurrus  
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach  
Geschäftsleiter SPEDLOGSWISS



Wolfgang Winter  
Präsident GS1



Thomas Bögli  
Geschäftsleiter GS1



Dr. Ralph Lewin  
Präsident SVS



André Auderset  
Geschäftsführer SVS



Frank Furrer  
Generalsekretär VAP



Dr. Bernd Menzinger  
e. Vorstandsausschuss HKBB



Martin Dätwyler  
Bereichleiter Handelskammer  
Geschäftsführer Cargo Forum Schweiz