

**Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)**  
**Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**  
**Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)**  
**Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)**

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 4. Dezember 2009  
TE / I2 / I3

Herr Bundesrat  
Moritz Leuenberger  
Vorsteher des UVEK  
Bundeshaus Nord

3003 Bern

## **Stellungnahme der SAB zum Bericht über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder. Wir erachten eine leistungsfähige Infrastruktur als eine Grundvoraussetzung für Bevölkerung und Wirtschaft. Dem nun vorliegenden Entwurf des Berichtes des Bundesrats messen wir eine hohe Bedeutung zu, da er erstmals die Infrastrukturnetze sektorübergreifend betrachtet und die Zukunftsperspektiven für die nächsten 20 Jahre skizziert. Wir sind in diesem Zusammenhang etwas überrascht über den Adressatenkreis der Anhörung. Der Adressatenkreis erscheint uns sehr selektiv gewählt zu sein und ignoriert das Bundesgesetz über die Vernehmlassung. Angesichts der Tragweite des Geschäftes erlauben wir uns – obschon nicht dazu eingeladen – einige Kommentare zum Bericht abzugeben.

### **1. Grundsätzliche Bemerkungen**

Wir möchten einleitend festhalten, dass wir den Bericht grundsätzlich positiv beurteilen. Schon alleine der Umstand, dass erstmals ein sektorübergreifender Bericht zu Zustand und Zukunft der Infrastrukturnetze in der Schweiz erstellt wurde, ist sehr positiv zu werten. Zwischen den Netzen besteht unseres Erachtens

erhebliches Synergiepotenzial, beispielsweise in der Bündelung von Infrastrukturnetzen (vgl. auch Bericht auf S. 46). Auf diesen Punkt der Bündelung der Infrastrukturnetze haben wir u.a. auch bereits in unserer Stellungnahme vom 15. Mai 2009 zum Prüf- und Beurteilungsschema von Kabel- und Freileitungen hingewiesen. Wie wichtig die Bündelung wäre, zeigt sich beispielsweise auch bei den Mobilfunksendern. Diesbezüglich hat die Liberalisierung des Telekom-Marktes zum Aufbau von Parallelinfrastrukturen mit schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt geführt.

Bedauerlich ist, dass der Bericht auf die Ebene des Bundes beschränkt bleibt. Infrastrukturnetze, insbesondere im Verkehrsbereich, machen nicht vor administrativen Grenzen halt sondern bilden ein eng verflochtenes Ganzes. Der öffentliche Verkehr ist in der Schweiz nur deshalb so erfolgreich, weil er über ein fein verästeltes Netz mit entsprechenden Transportleistungen verfügt. Diese Netze, die teilweise in kantonale und kommunale Kompetenz fallen, tragen ihren Teil zur Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität der Schweiz sowie zur Funktionalität der Netze bei. Wir regen deshalb an, dass der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen und den gesamtschweizerischen Dachorganisationen der Berggebiete, Gemeinden und Städte einen ergänzenden Bericht in Angriff nimmt, welcher auch den **Zustand und die Zukunftsperspektiven für die Netze auf kantonaler und kommunaler Ebene** aufzeigt.

Der Bericht des Bundesrates zeigt den hohen Finanzbedarf für den Unterhalt und den weiteren Ausbau der Infrastrukturnetze. Die Infrastruktur ist aber immer nur ein Teil der Kosten. Der Betrieb muss ebenfalls finanziert sein. Während beispielsweise in der Telekommunikation die Branche selber den Betrieb finanzieren kann, ist der öffentliche Verkehr auf Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen. Da die Sparprogramme des Bundes immer wieder den öffentlichen Verkehr betreffen wäre es wertvoll, einen Schritt weiter zu gehen und in einem ergänzenden Bericht auch die **Kosten für den Betrieb der Netze aufzuzeigen**.

Das Kapitel über die räumlichen Entwicklungsfaktoren (Kap. 5.1) erweckt den Eindruck, als ob in Zukunft vor allem in den Agglomerationsräumen ein Wirtschaftswachstum zu erwarten sei und nur hier die Infrastruktur ausgebaut werden müsse. Diese Grundhaltung greift zu kurz. Wir können diese Trenderwartung nicht teilen. Wir haben bereits beim Entwurf des Raumkonzeptes Schweiz darauf hingewiesen, dass das Raumkonzept einen logischen Fehler enthält: Wenn sich die wirtschaftlichen Aktivitäten in der Tat noch weiter in den Zentren konzentrieren, wird die Anbindung der umliegenden Dörfer umso wichtiger. Es kann nicht Ziel der Raumordnung sein, die gesamte Bevölkerung in den urbanen Zentren zu konzentrieren. Die negativen Folgekosten („Kosten der Enge“) wären eindeutig zu hoch. Die umliegenden Dörfer werden auch in Zukunft wirtschaftliche Funktionen einnehmen. Ihre Bedeutung als Wohnstandort wird möglicherweise weiter zunehmen. Damit die **funktionale Verflechtung zwischen Zentren und ländlichen Räumen** (im Bericht fälschlicherweise als „Umland“ bezeichnet) funktionieren kann, muss die Erschliessung des Umlandes verbessert und wo nötig ausgebaut werden.

## 2. Anmerkungen zu den Leitlinien (Kapitel 7.1)

Wir sind mit den fünf übergeordneten Stossrichtungen von Kapitel 7 einverstanden. Zu den einzelnen Leitlinien haben wir folgende Bemerkungen.

*Leitlinie 9 – betriebliche Effizienz fördern:* Hier wird das Modell des Public-Private-Partnership PPP zitiert. Dieses Modell kann unseres Erachtens in Bereichen funktionieren, die mittel- und längerfristig ein hohes Ertragspotenzial aufweisen und damit für die Wirtschaft interessant sind. Dazu zählt z.B. der Bereich der Telekommunikation. Im Verkehrsbereich hingegen erscheint uns dieses Modell aus Sicht der Berggebiete als wenig geeignet und müsste einzelfallweise geprüft werden.

Als gefährlich erachten wir die derzeit von Seiten der SBB stark propagierte Vorfinanzierung von Infrastrukturen durch die Kantone. Denn einerseits wird die Frage der Finanzierung nur in die Zukunft verschoben. Andererseits verfügen einkommensschwache Kantone über weniger Möglichkeiten zur Vorfinanzierung. Somit werden Ungleichgewichte geschaffen, welche dem Gedanken der nationalen Kohäsion zuwiderlaufen.

*Leitlinie 11 – dauerhaft Anreize für private Investitionen schaffen:* Wie bereits bei Leitlinie 9 ausgeführt erscheint uns eine Beteiligung Privater nicht in allen Bereichen zweckmässig und erfolgversprechend. Dies ist auch ein Grund, warum wir uns in bestimmten Bereichen gegen eine Liberalisierung wehren. Wie bereits kurz erwähnt können Liberalisierungen zudem zum unerwünschten Aufbau von Parallelinfrastrukturen führen. Richtig ist hingegen der Grundsatz, dass im regulierten Bereich der Investitionsschutz gewahrt werden muss. Dies bedeutet z.B. den Verzicht auf eine ex-ante Regulierung im Telekommunikationssektor und den Verzicht auf zu weit führende Netzzugangsregelungen (z.B. kein Netzzugang zum Postnetz).

*Leitlinie 13 – längerfristig Systemwechsel zum Mobility-pricing anstreben:* Die SAB steht einem Road-pricing im Berggebiet kritisch gegenüber. Zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen sehen wir folgende Optionen:

- Weiterführung FinöV zur Finanzierung von Bahn 2030
- Einführung eines Infrastrukturbeitrages auf den Bahnbillets als Beitrag zur Finanzierung des Substanzerhaltes des Schienennetzes und moderate Anhebung der Billetpreise als Beitrag zur Finanzierung des Betriebes
- Schaffung einer RailCom als Regulationsbehörde, welche analog zur PostReg auf eine rechnerische Trennung der Kosten von Infrastruktur und Betrieb beim Schienenverkehr hinwirkt und damit zu mehr Transparenz beiträgt.
- Keine weitere Zweckentfremdung / Umlagerung von Strassengeldern zum öV.

*Leitlinie 17 – aktive Rolle bei der Europäisierung übernehmen:* Die Schweiz soll nur dort europäische Richtlinien übernehmen, wo dies für die Interoperabilität eine zwingende Voraussetzung ist. Dies ist beispielsweise beim Bahnverkehr der Fall, nicht aber bei der Post. Strikt abzulehnen sind einseitige Marktöffnungen wie sie beispielsweise beim Cassis-de-Dijon-Prinzip im Lebensmittelbereich vollzogen wurden. Im Bahnbereich zeigen sich die negativen Konsequenzen derzeit im Streit zwischen Frankreich und Deutschland. Während französische Kompositionen auf dem deutschen Schienennetz verkehren können, schottet Frankreich seinen Markt für Anbieter aus dem Ausland kategorisch ab.

### **3. Anmerkungen zu den Schwerpunkten der Entwicklung der nationalen Infrastrukturnetze bis 2030**

Zu den einzelnen Schwerpunkten haben wir folgende Bemerkungen.

*Strasse – Schwerpunkt 7:* Einer Erhöhung der Treibstoffabgabe stehen wir so lange ablehnend gegenüber, als weiterhin Strassenmittel in den öffentlichen Verkehr umgeleitet werden und die Reserven der Spezialfinanzierung Strassen nicht abgebaut werden.

*Schiene – Schwerpunkt 11:* Statt einer Neuordnung der Besitzverhältnisse im Schweizer Schienennetz ist für uns die Schaffung einer unabhängigen Regulierungsbehörde (RailCom) prioritär.

*Telekom – Schwerpunkt 1:* Der marktgetriebene Ausbau des Glasfasernetzes erscheint auf den ersten Blick zwar sinnvoll. Beim zweiten Blick zeigt sich aber, dass durch den enormen zeitlichen Rückstand von bis zu 15 Jahren in der Erschliessung der ländlichen Gebiete ein neuer digitaler Graben geöffnet wird. Die SAB hat deshalb vorgeschlagen, über ein Modell von regionalen Ausschreibungen gekoppelt mit Darlehen den Prozess zu beschleunigen (siehe Positionspapier vom 7. Juli 2009 und Motion Maissen 09.3617).

## 4. Zusammenfassung

Grundsätzlich begrüsst die SAB den vorliegenden Bericht über die Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz. Der Bericht zeigt sektorübergreifend die Zukunftsperspektiven für die Infrastrukturnetze bis 2030 auf und weist auf den hohen Handlungsbedarf hin. Korrekturen sehen wir in folgenden Punkten:

- Der Bericht muss ergänzt werden um einen zusätzlichen Bericht zu Zustand und Zukunftsperspektiven der Infrastrukturnetze auf kantonaler und kommunaler Ebene.
- Der Bericht muss auch die Kosten für den Betrieb der Netze aufzeigen.
- Public-Private-Partnership Modelle sind auf Bereiche mit hohem Ertragspotenzial zu beschränken und einzelfallweise zu prüfen.
- Marktöffnungen sind nur dort zu vollziehen, wo sie im Sinne der Interoperabilität mit dem Ausland zweckdienlich sind. Von einseitigen und / oder nachteiligen Marktöffnungsschritten ist abzusehen.
- Dem Investitionsschutz ist bei Regulierungen hohe Bedeutung zuzurechnen. Marktzugangsregelungen sind unter diesem Aspekt zu hinterfragen.
- Einem Mobility-pricing stehen wir skeptisch gegenüber. Die weitere Verschiebung von Strassengeldern zum öffentlichen Verkehr wird entschieden abgelehnt. Statt dessen sollen bahnseitig neue Finanzquellen erschlossen werden.

Gerne stehen wir für weitere Diskussionen und Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger