

Fragebogen

Basel, 20. Oktober 2023 sb

Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Ergänzend zu unserer Stellungnahme, beantworten wir die Fragen des offiziellen Fragenkatalogs wie folgt.

Substanzerhalt, Systemaufgaben und Leistungsvereinbarungen

1. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

➔ **Ja. Kontinuierliche Investitionen in alle Verkehrsträger sind für die Standortattraktivität zentral, da sie ein sicheres und leistungsfähiges Verkehrssystem ermöglichen. Darüber hinaus profitieren Schweizer Firmen und ihre Angestellten. Mit dem BIF steht für die Investitionen glücklicherweise auch ein reserviertes Finanzierungsinstrument zur Verfügung.**

2. Ist der für den Substanzerhalt und die Systemaufgaben vorgesehenen Betrag in seiner Höhe angemessen?

➔ **Dies lässt sich aus unserer Sicht mit den zur Verfügung stehenden Grundlagen nicht beurteilen. Wie der erläuternde Bericht festhält, sind die Zahlen noch mit grossen Unsicherheiten behaftet und der zeitliche Abstand der Vernehmlassung zur Botschaft ist relativ gross. Generell fällt auf, dass die Kostenentwicklung des Bahnsystems genau im Auge zu behalten ist. Betrachtet man die Langfristplanung, erscheint der BIF zwar solide finanziert. Die Fehlermarge dürfte aber gering sein, sodass sich das Bild bei einnahmen- oder ausgabenseitiger Volatilität schnell ändern kann. Einnahmenseitig ist die LSVA die einzige Stellschraube, wobei die Wirtschaft eine noch stärkere Umverteilung von Strasse zu Schiene dezidiert ablehnt. Im Rahmen der**

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Botschaft wären entsprechend verschiedene Szenarien für die BIF-Entwicklung wünschenswert.

3. Der Bundesrat erwartet von den Infrastrukturbetreiberinnen, dass von ihm definierte Ziele erreicht werden. Sind Ihrer Ansicht nach die Ziele in den folgenden Punkten richtig definiert:

- Sicherheit?
- Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes?
- optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten?
- langfristiger Werterhalt der Infrastruktur?
- Effizienz und Nachhaltigkeit?

➔ **Ja, wobei angesichts des steigenden Finanzierungsdrucks ein besonderer Fokus auf den effizienten Mitteleinsatz gelegt werden sollte. Wie der erläuternde Bericht festhält, nehmen die Herausforderungen für die Gewährleistung des Substanzerhalts zu. Folglich ist ein haushälterischer Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen umso wichtiger.**

4. Sind Sie der Ansicht, dass noch weitere Ziele in die Leistungsvereinbarungen aufgenommen werden sollten?

➔ **Angesichts der zunehmenden Bedeutung von multimodalen Transportketten sollte auch die Interoperabilität der Bahn mit anderen Verkehrsträgern ein Ziel darstellen. Darüber hinaus wäre Transparenz über die Finanzflüsse wichtig, besonders dort wo die Infrastrukturbetreiberinnen die Privatwirtschaft und freie Wettbewerbsmärkte tangieren. Das betrifft den Immobilienbereich, aber auch zunehmend andere Bereiche wie die Systemführerschaften (aktuell bspw. Rolle der Systemführerschaft Kundeninformation bei der Entwicklung der nationalen Dateninfrastruktur Mobilität). Hier braucht es Lösungen, um Verzerrungen zu verhindern.**

5. Haben Sie Bemerkungen zum Netzzustand?

➔ **Keine Bemerkungen. Wir nehmen wohlwollend zur Kenntnis, dass die Infrastrukturbetreiberinnen hier offensichtlich gute Arbeit leisten und das Netz konstant in Schuss halten.**

Verpflichtungskredit für private Güterverkehrsanlagen

6. Wird die Vorlage von Ihnen grundsätzlich unterstützt?

➔ **Wir befürworten die Schaffung von multimodalen Umschlagplattformen und stellen uns nicht grundsätzlich gegen eine finanzielle Beteiligung des Bundes, wo diese, wie etwa im Fall von GBN, angezeigt ist. Beim GBN ist diese unter anderem deshalb angezeigt, da das Projekt einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung des Verlagerungsauftrages im alpenquerenden Verkehr leisten wird. GBN setzt sich zum Ziel, dass 50 Prozent der Containerverkehre von und nach der Schweiz auf der Schiene durchgeführt werden. Damit werden mehr als 100'000 LKW-Fahrten pro Jahr eingespart. Dies ist nicht nur aus klimapolitischer Sicht bedeutsam – rund 10'000**

Tonnen CO2 können so jährlich vermieden werden. Durch die eingesparten Fahrten werden auch die bereits heute überbeanspruchten Strassenkapazitäten entlastet. Ohne die entsprechende Unterstützung durch den Bund wäre der Bau des GBN mit Hafenbecken 3 nicht finanzierbar.

Mit anderen Worten kann eine Beteiligung durch den Bund an Infrastrukturen dort sinnvoll sein, wo ein klarer gesetzlicher Auftrag – beim alpenquerenden Güterverkehr in Form des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes – existiert, eine wesentliche Verbesserung und Modernisierung im Schienengüterverkehr ermöglicht wird, ein zentraler Beitrag zur Versorgungssicherheit des Landes geleistet wird und der Markt gleichzeitig an seine Grenzen stösst – etwa aufgrund von Effizienzproblemen im Einzelwagenladungsverkehr. Es muss jedoch jeweils genau geprüft werden, welche Relevanz eine Anlage für die Versorgung der Schweiz hat und ob diese nicht auch mit rein privaten Mitteln finanziert werden könnte. Ebenfalls ist zu vermeiden, dass bestehende Strukturen konkurrenziert werden, wenn dadurch kein attraktiveres und innovatives Angebot geschaffen werden kann.

7. Ist der für die Finanzierung von privaten Güterverkehrsanlagen vorgesehene Betrag in seiner Höhe angemessen?

→ Ja

Weitere Bemerkungen

8. Gibt es weitere Themen, bei denen Überprüfungs- oder Reformbedarf besteht?

→ Wir beobachten die Entwicklung der Trassenpreise im Güterverkehr mit Sorge. Einerseits besteht seit Jahren ein strukturelles Problem: Der Güterverkehr bezahlt via Trassenpreis eine Infrastruktur, die grundsätzlich für den Personenverkehr dimensioniert und konzipiert ist. Deshalb sind die Preise im internationalen Vergleich hoch. Das ist unter anderem ein Grund für die stagnierende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse. Hier bräuchte es eine nachhaltige Lösung. Andererseits lehnen wir die Sanierung der SBB zulasten des BIF und des privaten Güterverkehrs ab: Es ist unangebracht, das Verschuldungsproblem der SBB durch eine Reduktion des Deckungsbeitrags für den SBB-Personenverkehr in den BIF zu verschieben. Ebenso sollte nicht die Privatwirtschaft für das resultierende Finanzierungsproblem im BIF geradestehen müssen (wie sie es mit der geplanten Anhebung der Trassenpreise im Güterverkehr faktisch tut).

9. Haben Sie sonstige Bemerkungen?

→ Nein