

Persönlich / Vertraulich

Protokoll

Anlass	Sitzung Infrastrukturkommission
Ort	economiesuisse, Hegibachstrasse 47, Zürich oder per MS Teams
Datum	30. September 2025
Zeit	14.00-16.30 Uhr
Anwesend	Sitzungsleitung: Marcel Dobler Oliver Bachofen (suisse.ing.), Daniel Bärtsch (Swissmem), Silvan Buchecker (HKBB), Lukas Federer (economiesuisse), Laura Glaninger (Swiss), Alain Gut (IBM), Andrew Karim (IG Landesflughäfen), Alexander Keberle (economiesuisse), Chris Krammer (EXPERTsuisse), David Stauffacher (economiesuisse)
Online	Matthias Engel (SBV), Andreas Rogenmoser (Implenia), Stefan Vannoni (cemsuisse), Andreas Zoller (Verband Schweizer Medien), Reto Zumoberhaus (SUISSEDIGITAL)
Gastreferenten	Matthias Fässler, ASTRA Chris Manser, Swiss Life
Entschuldigt	Anton Aschwanden (google), Bernhard Egger (Handelsverband), Hannes Egger (economiesuisse), Peter Ehram (Swisscom), Christian Grasser (asut), Christophe Hans (HotellerieSuisse), Bertrand Konaté (Industrie- und Handelskammer Genf), Philip Kristensen (AEROSUISSE), Fridolin Landolt (Mehrwert), Elia Lardi (HK & AG GR), Stefanie Luckert (VSUD), Philippe Miauton (CVC), Dominique Rochat (economiesuisse), Sarah Schmockler (BKW), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Sven Siepen (Roland Berger), Regula Suter (scienceindustries), Peter Sutterlütli (KEP&Mail), Simon Wey (VAP)
Protokoll	Michaela Bolliger, 13. Oktober 2025

1 Begrüssung

M. Dobler begrüsst die Anwesenden zur dritten Sitzung der Infrastrukturkommission 2025. Im Rückblick auf die Abstimmung zur E-ID hält er fest, dass Volksabstimmungen immer wieder überraschende Ergebnisse hervorbringen können. Das Resultat habe deutlich von den statistischen Erwartungen abgewichen. Mit Blick auf das neue Organigramm von *economiesuisse*, das *L. Federer* später in der Sitzung vorstellt, gratuliert er diesem zur neuen Position als Bereichsleiter Energie, Umwelt, Infrastruktur und Digitales und begrüsst *D. Stauffacher* als neuer Projektleiter Infrastruktur und Digitales. *D. Stauffacher* stellt sich kurz vor.

Zu den Traktanden gibt es keine Ergänzung.

2 Fokusthema: «Verkehr 45 / Infrastrukturausbau – wie bezahlen wir das?»

2.1 Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

M. Fässler, ASTRA, stellt in seinem Inputreferat die in die Vernehmlassung geschickten Vorschläge vor, welche die rückläufigen Einnahmen aus Mineralölsteuern durch Zunahme der Elektromobilität auffangen sollen.

Es wurden bewusst zwei verschiedene Varianten in die Vernehmlassung geschickt:

- a) Variante A: Erhebung der gefahrenen Kilometer per Selbstdeklaration (analog Steuererklärung) oder Messung über ein technisches Hilfsmittel im Fahrzeug direkt. Je nach Leergewicht des Fahrzeugs würde der Tarif pro km in der Höhe anders ausfallen.
- b) Variante B: Erhebung an der Ladestation, analog zum heutigen System. Dabei müssten aber geeichte Messinstrumente in öffentlich zugänglichen, wie auch privaten Ladestationen installiert werden.

Bei beiden Varianten müssen kantonale Ressourcen für Datenerhebung und Inkasso eingesetzt werden.

Gemäss Bund ist die Einführung der neuen Abgabe per 2030 vorgesehen. Bei der Variante B würde bis 2035 eine Pauschale erhoben, da die Einführung mehr Zeit in Anspruch nimmt. Die Vernehmlassung wurde am 26. September eröffnet; der Vernehmlassungszeitraum dauert bis zum 9. Januar 2026. Nach Vorliegen des Ergebnisberichts ist vorgesehen, dass die Vorlage voraussichtlich 2027 im Parlament beraten wird. Eine Volksabstimmung zur erforderlichen Verfassungsänderung ist für 2028 geplant.

Diskussion:

Die Diskussion zeigt, dass beide in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Varianten Vor- und Nachteile aufweisen. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei beiden Systemen Schlupflöcher bestehen, die eine Umgehung ermöglichen. Bei längerfristiger Anwendung scheint jedoch insbesondere bei der Variante nach gefahrenen Kilometern eine wirksame Kontrolle wieder gewährleistet zu sein. Bei der Erhebung an der Ladestation bestehen weiterhin Umgehungsmöglichkeiten (bsp. Ladetourismus). *L. Federer* weist darauf hin, dass beim vorgestellten Zeitplan für die Vorlage bis zur Einführung 2030 keine Zeit mehr bleibt, sollte die Vorlage bei der Volksabstimmung nicht angenommen werden. *M. Fässler* ist überzeugt, dass man sich auf eine Lösung einigen können. Das gemeinsame Interesse von Bund und Wirtschaft ist die Erhebungssicherheit und damit die gewährleistete Infrastrukturfinanzierung.

M. Dobler dankt für die interessanten Ausführungen und ist gespannt auf die Vernehmlassungsantworten.

2.2 PPP in der Schweiz als Zukunftsmodell – Holen Private die Kohlen aus dem Feuer?

C. Manser, Swiss Life, dankt für die Einladung in die Infrastrukturkommission. In seinem Referat informiert er über das Infrastrukturinvestmentportfolio der Swiss Life. Seit 2011 investiert Swiss Life in Infrastrukturen, dies in diversen Risikoausprägungen und mehrheitlich im Ausland. Viele dieser Investmentfonds stehen auch Drittkunden offen. Der Fokus liegt auf Anlagen mit geringen Risiken und stabilen Renditen (≈8 %). Ein wichtiger Aspekt bei solchen Anlagen ist die regulatorische Stabilität. Swiss Life ist operativ zwar

selten direkt involviert, nimmt jedoch, wo möglich, Einsitz in den Verwaltungsrat der jeweiligen PPP, um bei strategischen Entscheiden mitwirken zu können. Nach Ablauf der Konzessionsdauer geht die Infrastruktur in der Regel an den Staat zurück. Anschliessend kann entweder eine neue Konzession vergeben werden oder der Staat übernimmt die Infrastruktur dauerhaft in Eigenregie.

Diskussion:

M. Dobler interessiert, weshalb Swiss Life mehr Investitionen im Ausland als in der Schweiz tätigt. Gemäss *C. Manser* gibt es in der Schweiz grundsätzlich schon Infrastrukturprojekte, die sich für PPP-Modelle eignen. Die Berührungängste sind jedoch gross. Und bisher war ausreichend öffentliches Geld vorhanden. Swiss Life ist in der Schweiz vor allem im liberalisierten Telekommarkt tätig. *C. Manser* betont, dass PPP-Projekte eine gewisse Vorbereitungszeit erfordern und sorgfältig strukturiert sein müssen, bevor sie vergeben werden können. Danach laufen die entsprechenden Vertragswerke jedoch über 20 bis 25 Jahre.

Auf die Frage von *C. Krammer*, weshalb Swiss Life nicht in Cargo-sous-terrain investiert habe, erklärt *C. Manser*, dass dieses Projekt seiner Einschätzung nach nur mit mehr regulatorischer Sicherheit realisiert werden könne. Die erforderlichen Investitionssummen seien sehr hoch, und die Nutzer müssten sich langfristig vertraglich binden. Ohne Rechtssicherheit sei das Projekt aus Sicht von Swiss Life als PPP zu risikoreich.

Auf die Frage, welche regulatorischen Anpassungen notwendig wären, damit PPP-Modelle auch in der Schweiz im Bereich der Verkehrsinfrastruktur stärker zum Tragen kommen, erklärt *C. Manser*, dass es im Wesentlichen nur den politischen Willen brauche, Konzessionen an private Investoren zu vergeben.

M. Dobler dankt *C. Manser* für die spannenden Ausführungen.

M. Dobler schlägt vor, die Thematik der PPP im Rahmen von Verkehr '45 vertieft zu beleuchten. Auch *L. Federer* betont, dass neue Denkansätze erforderlich seien. *D. Bärtsch* hält fest, dass beim Verkehr nicht nur die Finanzierung ein Engpass sei, sondern schlicht auch die Umsetzungskapazitäten fehlen – die Schweiz kann nur einen begrenzten Geldbetrag pro Jahr "verbauen". Es wird beschlossen, die Thematik weiter zu verfolgen.

3 Protokoll vom 27. Mai 2025

D. Bärtsch wurde auf Seite 2 falsch zitiert. Der vorletzte Satz des Absatzes lautet korrekt: So könnten auf bestimmten Strecken pro Stunde und Richtung mit elektronischen Stellwerken und ETCS L2 bis 50% mehr Züge verkehren. Dabei ist zu beachten, dass die Knoten leistungsbestimmend sind.

Das Protokoll wurde entsprechend angepasst und liegt nochmals bei.

4 Informationen zum neuen Organigramm von economiesuisse

L. Federer informiert über die organisatorischen Änderungen seitens economiesuisse, die u. a. die Geschäftsleitung betreffen, die neu aus fünf statt bisher zehn Personen besteht. (Folie 7). Die bisherigen Bereiche werden in den zwei thematischen Clustern «Standortpolitik» und «Wirtschaftspolitik» zusammengefasst; dies u.a. um Querschnittsthemen mit mehr Koordination zu verfolgen. Zudem sind «Public Affairs» und «Kommunikation» neu in eigene Bereiche gefasst. Der Kampagnenbereich wird direkt der Vorsitzenden der Geschäftsleitung unterstellt, dadurch soll mehr Unabhängigkeit und ein agileres Vorgehen im Kampagnenwesen ermöglicht werden.

Im Zuge dieser Änderungen hat economiesuisse auch ein neues Corporate Design eingeführt.

M. Dobler gratuliert *A. Keberle* zur neuen Position als Leiter Standortpolitik.

5 Bericht aus der Vorstandssitzung vom 4. September 2025

L. Federer informiert, dass das dominierende Thema weiterhin die US-Zölle auf Schweizer Güter war. Konjunkturell erleben wir bisher noch keinen deutlichen Abschwung, aber die Lage ist ernst (bereits über 100'000 Arbeitsplätze gelten als gefährdet). Auch wegen der neu drohenden Pharmazölle ist mit weiteren

massiven Auswirkungen zu rechnen. Viele Firmen versuchen sich angesichts dieser Perspektiven neu auszurichten und verlagern ihre Produktion in die USA. Beim Bund ist man daran mit Deregulierungsmassnahmen und Bürokratieabbau die Situation für die Schweizer Wirtschaft zu entschärfen. Daneben laufen die diplomatischen Bemühungen mit den USA. Ein Lichtblick ist u.a. das soeben unterzeichnete Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten.

Bei den Bilateralen III hat der Vorstand die zustimmende Vernehmlassungsantwort verabschiedet. Dabei ist unter anderem das Stromabkommen entscheidend für die Versorgungssicherheit der Schweiz. Diskutiert wurde auch die neue Bankenregulierung, durch die sich die UBS mit neuen Kapitalanforderungen konfrontiert sieht. Diese potenzielle Regulierung könnte sich auf die Finanzierungskonditionen der ganzen Wirtschaft auswirken. Mit «civic» wurde ein Gegengewicht zu bestehenden digitalen Sammelplattformen geschaffen, auf welcher Petitionen und andere politische Anliegen aufgeschaltet werden können. Die technische Infrastruktur wird von economiesuisse betrieben, die Plattform steht grundsätzlich allen liberalen Anliegen offen.

6 Aktuelles aus den Arbeitsbereichen

D. Stauffacher informiert kurz zu den Themen Verkehr '45, Weiterentwicklung LSVA, BAV-Verfügung zur Sicherheit im Schienengüterverkehr und Vernehmlassung (Folien 10-14).

Es besteht kein zusätzlicher Diskussionsbedarf bei den Mitgliedern.

7 Varia und nächster Sitzungstermin

A. Karim beschäftigt das vom Bund verabschiedete Entlastungspaket, dessen Einsparungen die regionalen Flughäfen stark treffen würde. So würde durch den Wegfall von Geldern u.a. die Ausbildung der Lotsen gefährdet. *A. Keberle* hat Verständnis für das Votum, betont jedoch, dass economiesuisse sich hinter das Entlastungspaket stellt. Dieses ist aufgrund der Gesamtlage des Bundeshaushalts alternativlos. Das Ausgabenwachstum muss verlangsamt werden. Massnahmen sind so definiert, dass alle Bereiche ihr Ausgabenwachstum gleich stark bremsen müssen.

Die nächste Sitzung findet am **24. November von 14.00 bis 16.30 Uhr** bei economiesuisse statt.

M. Dobler dankt allen für die aktive Teilnahme.