



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-16/

Gesamtschau FinöV

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

September 2007



Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Gesamtschau FinöV und die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur wurden in der Vernehmlassung grundsätzlich positiv aufgenommen. Die überwiegende Mehrheit der Konsultierten unterstützt die Zielsetzungen und Hauptinhalte der Vorlage. Es besteht Übereinstimmung darin, dass eine gute Verkehrsinfrastruktur mit einem guten Schienenverkehrsangebot ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz ist.

Der mit ZEB vorgesehene Ausbau der Schieneninfrastruktur wird in diesem Sinne breit unterstützt. Das Angebot ZEB sei im Umfang von rund 5 Mrd. Franken sei als „Minimum“ zu betrachten und rasch zu realisieren. Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer verlangt darüber hinaus zusätzliche Investitionen, namentlich die Realisierung von allen oder einzelnen Erweiterungsoptionen zu ZEB oder weiterer Ausbauwünsche sowie einen rascheren Baubeginn.

Die Streichung der für das Angebot ZEB nicht erforderlichen Grossprojekte aus den entsprechenden Erlassen stösst bei einer knappen Mehrheit auf Kritik. Teilweise wird die vorliegende Vorlage nicht als ausreichende Grundlage für eine Beurteilung dieser Strecken beurteilt, teils wird die Streichung als demokratisch fragwürdig betrachtet. Die umgehende bzw. künftige Realisierung mindestens einzelner dieser Projekte, insbesondere des Wisenberg- und Zimmerbergbasistunnels, wird stark unterstützt, weshalb die Netzbeschlüsse bestehen bleiben sollen.

Eine klare Mehrheit unterstützt eine weitere Vorlage zu einem späteren Zeitpunkt. Diese soll jedoch, statt „spätestens 2016“, früher vorgelegt werden und im Sinne einer „echten“ Gesamtschau umfassender ausgestaltet sein. Als Zeitraum wird 2009 – 2014 genannt. Die nicht mit ZEB realisierten Erweiterungsoptionen, die zur Streichung beantragten Projekte (insb. Wisenbergtunnel, Zimmerberg-Basistunnel II) und weitere Projekte seien zu berücksichtigen, der Regionalverkehr einzubeziehen, die planerischen Grundlagen zu verbessern und die Finanzierung zu klären.

Auf der finanziellen Seite verlangt eine Mehrheit die Entkoppelung der Finanzierung von NEAT und ZEB. Dies mit Blick darauf, dass das für FinöV vorgesehene Investitionsvolumen von 30,5 Mrd. Franken nicht ausreichen dürfte, um alle vier Grossprojekte (NEAT, BAHN 2000/ZEB, HGV, Lärmsanierung) zu realisieren. Die NEAT-bedingten Mehrkosten seien nicht über eine Redimensionierung bei ZEB zu kompensieren. Für ZEB seien in etwa die ursprünglich für die BAHN 2000 geplanten Finanzmittel vorzusehen. Für die NEAT sei eine Zusatzfinanzierung zu entwickeln. Nur eine Minderheit verlangt die Einhaltung eines FinöV-Investitionsvolumens von 30,5 Milliarden Franken (Preisstand 1995) und die zwingende



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

finanzielle Kompensation der NEAT-Mehrkosten bei anderen FinöV-Projekten. Ausserdem wird oft darauf verwiesen, dass der Betrag von 30,5 Milliarden Franken keinen gesetzlich festgelegten Betrag darstellt. Die vorgeschlagene Anpassung des NEAT-Gesamtkredites und des Fondsreglementes werden damit grundsätzlich akzeptiert.

Die kleine Minderheit, welche die Vorlage zurückweist, stellt den Weiterausbau der Bahninfrastruktur nicht grundsätzlich in Frage. Sie verlangt aber transparentere Grundlagen und vertritt die Meinung, die Vorlage entspreche nicht dem Erfordernis einer Gesamtschau und genüge dem Volkswillen nicht.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
1.1	Auftrag	5
1.2	Eingeladene	5
1.3	Vernehmlassende.....	5
2	Generelle Haltung	6
3	Auswertung des Fragenkataloges	6
3.1	Generelle Zielsetzung der Vorlage (Frage 1).....	6
3.2	ZEB-Gesetz und Gesamtkreditbeschluss (Frage 2)	10
3.3	Anpassungen der NEAT und BAHN 2000-Beschlüsse (Frage 3).....	14
3.4	Folgevorlage bis 2016 (Frage 4)	15
3.5	Anpassung NEAT-Gesamtkredit (Frage 5)	17
3.6	Temporär höhere Verschuldung / Erstreckung Rückzahlung Bevorschussung (Frage 6)..	18
3.7	Weitere Bemerkungen (Frage 7).....	20
	Annex 1: Liste der Eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren	23



1 Einleitung

1.1 Auftrag

Im Jahr 2005 beauftragte das Parlament den Bundesrat, bis 2007 eine „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen sowie deren Finanzierung“ vorzulegen.

Am 4. April 2007 beauftragte der Bundesrat das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zur Gesamtschau FinöV durchzuführen. In der Vernehmlassungsvorlage dargestellt wurden die Finanzsituation des FinöV-Fonds sowie ein Angebotskonzept und Infrastrukturvorhaben zur „Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB).

1.2 Eingeladene

Die Vernehmlassung wurde am 16. April 2007 eröffnet und dauerte bis zum 6. Juli 2007. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände und Organisationen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere interessierte Kreise.

1.3 Vernehmlassende

Insgesamt gingen 104 Vernehmlassungsantworten ein.

	Adressaten total	Antwortende	Davon Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
Kantone	26	32 (25 Einzelkantone und 7 kantonale Konferenzen)	1
Politische Parteien	16	8	
Wirtschaftsverbände	10	9	3
Organisationen	40	24	
Weitere / Spontanantworten		31	
Total	92	104	4



2 Generelle Haltung

Eine klare Mehrheit der Vernehmlassenden unterstützt die Stossrichtung der Vorlage. Das Kernangebot ZEB wird breit unterstützt, als Minimum bzw. ersten Schritt bezeichnet und soll rasch realisiert werden. Eine Mehrheit spricht sich dafür aus, dass der höhere Finanzbedarf der NEAT nicht zulasten des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur mit ZEB gehen darf. Darüber hinaus wird gefordert, rasch weitergehende Investitionen zu realisieren, namentlich die Erweiterungsoptionen und andere Ausbauwünsche. Eine spätere weitere Vorlage wird unterstützt. Allerdings soll diese deutlich früher vorgelegt werden und sowohl planerisch als auch finanziell im Sinne einer umfassenden Gesamtschau ausgestaltet sein.

Eine Minderheit der Vernehmlassenden äussert sich grundsätzlich negativ zur Vorlage, obwohl ein Weiterausbau der Bahninfrastruktur nicht prinzipiell in Frage gestellt wird. Hingegen werden gesicherte, transparente Grundlagen gefordert und die Haltung geäussert, die Vorlage genüge dem Anspruch an eine Gesamtschau bzw. dem in den Volksabstimmungen zum Ausdruck gebrachten Willen von Volk und Ständen nicht.

3 Auswertung des Fragenkataloges

3.1 Generelle Zielsetzung der Vorlage (Frage 1)

Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage einverstanden?

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, SG, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	AR
Parteien	FDP, CVP, SP, Grüne, EDU	SVP
Verbände, Organisationen	SGB, VCS, VöV, SGV, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, VSS, CargoForum, IGöV, SBB, BLS, Pro Bahn, Städteverband, SVI, Post, Alpeninitiative, WWF, transfair, Gotthardkomitee, Hupac, Infra, BauenCH, AGVS, Pro Natura, Div.	Economiesuisse, Gemeindeverband, Centre Patronal, SAB, Liga Lärm, ASTAG, Div.



Kantone

Die Kantone haben eine gemeinsame Stellungnahme im Rahmen der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs, KöV, verfasst. Diese wird von allen Kantonen unterstützt. Die meisten Kantone sowie einige KöV-Regionen haben ergänzende Kommentare eingereicht.

Die gesamtschweizerische KöV-Position lautet:

- ZEB wird von den Kantonen als Beitrag an den Ausbau des ÖV grundsätzlich unterstützt.
- Der Umsetzungshorizont sei allerdings zu lang. ZEB soll im Zeitraum 2010 bis 2020 realisiert werden.
- Es wird eine Entkoppelung von ZEB und Mehrkosten NEAT gefordert. Die Mehrkosten der NEAT sollen nicht zu Lasten des Ausbaus von BAHN 2000 gehen. Es wird gefordert, dass der ursprüngliche Betrag für BAHN 2000 gemäss FinöV-Vorlage zur Verfügung gestellt wird. Für die Mehrkosten der NEAT sei eine Zusatzfinanzierung im Rahmen des FinöV-Fonds zu entwickeln. Überdies sollen die Projekte auf den NEAT-Zufahrtsachsen im Umfang von rund 300 Millionen Franken nicht unter dem Titel BAHN 2000, sondern unter der Rubrik NEAT erscheinen. Analoges gelte für die Projekte Zimmerberg-Basis- und Hirzeltunnel, die im geltenden Alptransitbeschluss erwähnt sind und deshalb als NEAT-Projekte zu betrachten seien. Eine Streichung dieser Projekte im Alptransitbeschluss käme einem Leistungsabstrich bei der NEAT gleich. Daraus resultiert, dass der Aufwand für deren Realisierung (z.B. Erweiterungsoption 4 mit Zimmerberg-Basistunnel) nicht BAHN 2000, sondern der NEAT zugerechnet werden soll.
- Die Kantone unterstützen das ZEB-Angebot als Planungsgrundlage. Allfällige Verschlechterungen gegenüber der heutigen Angebotsqualität sollen jedoch kompensiert werden. Zudem sei nachzuweisen, dass mit ZEB die wichtigsten Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Die durch die Zusatzfinanzierung der NEAT frei werdenden Mittel sollen prioritär dafür eingesetzt werden.
- Schliesslich wird eine „echte Gesamtschau“ gefordert, einschliesslich Finanzierungsvorschlägen im Sinne eines Masterplans für den Fern-, Regional- und Güterverkehr. Diese soll bis spätestens 2011 und nicht erst bis 2016 dem Parlament vorgelegt werden. Darin soll auch die langfristige und gesicherte Finanzierung aufgezeigt werden.

Der Kanton AR beantwortet die Frage 1 mit nein und erklärt sich nicht einverstanden mit den Vorschlägen zur Ausfinanzierung der NEAT und den Anpassungen des Kredit- und Zeitrahmens für die Umsetzung der 2. Etappe BAHN 2000 sowie die Streichung des NEAT-Anschlusses Ostschweiz und der 2. Phase der HGV-Anschlüsse.



Parteien

- Einzig die SVP lehnt die Vorlage ab und weist sie zur grundlegenden Überarbeitung zurück. Sie erachtet die ZEB-Projekte als wichtig, verlangt aber, dass sie auf einer gesicherten und transparenten Grundlage finanziert werden und vertritt die Ansicht, dass es dafür eine neue Vorlage bräuchte.
- Demgegenüber unterstützen FDP, CVP, SPS, die GRÜNEN und die EDU die generelle Stossrichtung der Vorlage klar. Allerdings werden verschiedene Anpassungen gefordert.
- Ein entscheidender Punkt betrifft die Finanzierung: FDP, CVP, SPS und die GRÜNEN verlangen eine „Entkopplung“ der Finanzierung von NEAT und ZEB, damit ZEB nicht zum „Residualposten“ des FinöV-Fonds werde. Für die NEAT-Mehrkosten müsse eine separate Zusatzfinanzierung gefunden werden. Gemäss FDP handelt es sich diesbezüglich um eine Finanzierung von Zusatzprojekten im Nachhinein, die nicht im ursprünglichen Beschluss enthalten waren, zwischenzeitlich jedoch von Parlament und Bundesrat verabschiedet wurden.
- FDP und CVP verlangen, dass die ursprünglichen 7,5 Milliarden Franken für BAHN 2000 gemäss FinöV-Vorlage zur Verfügung gestellt werden. Die CVP erwartet, dass damit Kernangebot und Erweiterungsoptionen realisiert werden können. Die FDP fordert ein etappiertes Vorgehen mit den dringendsten Projekten in einer ersten Botschaft und einer Zusatzvorlage in der nächsten Legislaturperiode.
- SPS und die GRÜNEN erwähnen verschiedene Möglichkeiten zur Finanzierung der Erweiterungsoptionen bzw. des Fonds generell (wie Modifikation FinöV-Fonds, Erhöhung Gesamtkredit und Vorfinanzierung durch Kantone, neue Finanzierungsquellen wie CO₂-Abgabe, Erhöhung der Mineralölsteuer für Treibstoffe u.a.)
- Aus Sicht EDU ist der FinöV-Rahmen von 30.5 Milliarden Franken verbindlich und einzuhalten. Entsprechend seien Kreditüberschreitungen innerhalb des FinöV-Fonds zu kompensieren.
- Eine Zusatzbotschaft wird praktisch von allen unterstützt bzw. es wird gefordert, diese solle statt einer Übersicht über die Restmittelverwendung als „echte“ Gesamtschau ausgestaltet werden. Überdies sei diese früher vorzulegen (2009-14) als vom Bundesrat vorgeschlagen („spätestens 2016“).



Verbände und Organisationen

Bei den Organisationen sind die Positionen heterogen. Gleichwohl lassen sich einige Grundpositionen ableiten:

- Die grosse Mehrheit der Antwortenden fordert eine Entkopplung von ZEB von der NEAT-Kostenentwicklung. Zu dieser Gruppe gehören die Bahnen, die öV-nahen Verbände (VÖV, IGöV, Litra, Pro Bahn), umweltorientierte Verbände (VCS, WWF, Alpeninitiative), der Städteverband und einige Städte und Gemeinden, aber auch die Strassenverkehrsverbände (TCS, ACS, strasseschweiz [FRS]), interessierte Kreise des Güterverkehrs (CargoForum), der Bauwirtschaft und Verkehrsplanung (infra, bauenCH, VSS, SVI). Teilweise soll dies ohne neue Steuern und Abgaben erfolgen, andere machen Vorschläge zur Zusatzfinanzierung.
- Die vier FinöV-Grossprojekte seien aus Transparenz-Gründen nicht zu vermischen, man solle sich am ursprünglichen Rahmen gemäss FinöV orientieren und dem ZEB-Projekt seien keine NEAT-Projekte zu übertragen (z.B. TCS, Centre Patronal, SBB). Der SVI merkt an, dass die FinöV-Gelder an sich für „Grossprojekte“ gedacht waren, deshalb wären eine Vielzahl kleiner Objekte über Leistungsvereinbarung und Rahmenkredite zu finanzieren.
- Einzelne Organisationen (economiesuisse, ASTAG, SGV, FER) vertreten den Standpunkt, dass – ohne zusätzliche Volksabstimmung – das ursprüngliche FinöV-Investitionsvolumen von 30,5 Milliarden Franken zu respektieren sei und Mehrkosten zwingend bei anderen Projekten finanziell zu kompensieren seien.
- Planerisch wird das ZEB-Angebot als erster Schritt begrüsst. Oft wird jedoch auch die gleichzeitige Realisierung von einzelnen oder auch allen Erweiterungsoptionen gewünscht. Durch eine Entkopplung ZEB von den NEAT-Mehrkosten entstände der dafür nötige finanzielle Spielraum.
- Die Lärmschutz-orientierten Gruppen lehnen eine Umwidmung der für die Lärmsanierung bestimmten Gelder entschieden ab.
- Der Fokus auf den Personenfernverkehr und den Güterverkehr wird in der Regel begrüsst. Einzig die ASTAG fordert eine völlige Umkehrung der Prioritäten, indem der Hauptteil der Mittel in die NEAT-Achse (statt in die Ost-West-Achse und in den Ausbau des Knotensystems) zu investieren sei. Güterverkehrsnahe Kreise halten das in der Vorlage postulierte Ziel des „Haltens“ des Binnengüterverkehrs für zu schwach.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

- Kritisiert wird, die Vorlage sei keine „echte Gesamtschau“, da sie keine Weiterentwicklung des Regionalverkehrs bzw. Nahverkehrs enthalte (u.a. transfair). Auch die KöV möchte eine „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“.
- Der Vorschlag einer weiteren Botschaft findet breite Unterstützung. Diese soll präzisere Angaben zu Auslastung und Rentabilitätserwartungen enthalten.

3.2 ZEB-Gesetz und Gesamtkreditbeschluss (Frage 2)

Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI, SG	AR
Parteien	FDP, CVP, SP, Grüne, EDU	SVP
Verbände, Organisationen	SGB, VCS, VöV, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, VSS, CargoForum, IGöV, SBB, BLS, Pro Bahn, SGV, Städteverband, SVI, Post, Alpeninitiative, WWF, transfair, Gotthardkomitee, Hupac, Infra, BauenCH, AGVS, Pro Natura, Div.	Economiesuisse, Gemeindeverband, Centre Patronal, SAB, Liga Lärm, ASTAG, Div.

Beurteilung des ZEB-Angebots und der Erweiterungsoptionen

Die Realisierung des ZEB-Angebots im Umfang von rund 5.2 Milliarden Franken wird als „Minimum“ breit unterstützt. Zahlreich sind die Antworten, die eine frühere Realisierung des ZEB-Angebots sowie die rasche Realisierung zumindest einzelner Erweiterungsoptionen im ersten Schritt verlangen. Der Planungsansatz wird breit unterstützt, den Infrastrukturbedarf aus einem Angebotskonzept abzuleiten und damit ein integrales Ganzes („Angebot ZEB“) vorzuschlagen, statt isoliert einzelne Bauprojekte.



Die KöV fordert, dass auch die Erweiterungsoptionen zwingend und schnell realisiert werden. Einzelne Kantone bzw. Kantonsgruppen (regionale KöV) sowie verschiedene Organisationen äussern sich ergänzend und spezifisch zu einzelnen Elementen des Angebots bzw. zu den Erweiterungsoptionen:

- Der Kanton Zürich und die KöV-Region Zürich fordern, dass die Finanzierung der Durchmesserlinie (DML) als Teil des ZEB-Angebots vollständig gesichert werde, damit sie bis 2015 fertig gestellt werden könne. Zudem seien „die direkt davon abhängigen und untrennbar damit verbundenen Ausbauten und Angebotsverbesserungen auf den Zulaufstrecken (St. Gallen/Thurtal - Winterthur-Flughafen, Olten – Aarau - Limmattal und Chur – Sargans - Pfäffikon SZ - Zürich) absolut prioritär zu behandeln.“
- Die KöV Westschweiz (CTSO) und OuestRail unterstützen ein ZEB mit Kernangebot bei gleichzeitiger Realisierung der Ergänzungsoptionen und nennen insbesondere die Ausbauten zwischen Lausanne und Genf (3. Gleis), die Doppelspur im Abschnitt Ferden – Mitholz des Lötschberg-Basistunnels, die Doppelspur Ligerz – Twann (Ligerztunnel) und die Massnahmen zwischen Biel und Basel über Delémont. Die Synergien zwischen verschiedenen Erweiterungsoptionen (1, 2, 6 und 8) liessen kostengünstigere Varianten erwarten und seien aufzuzeigen – ein Aspekt, auf den auch andere Antwortende hinweisen (Kantone Solothurn, Neuenburg). Grosses Gewicht wird vor allem auf die Ergänzungsoption 2 mit Ausbauten zwischen Lausanne und Genf gelegt und mit der starken Siedlungsdynamik und Nachfrageentwicklung in diesem Raum begründet (neben den Kantonen auch FER, Centre Patronal, SGV, TCS). Der Kanton Jura fordert die Erweiterungsoption 8 u. a. zur Vermeidung der durch ZEB entstehenden Verschlechterung der Angebotsqualität gegenüber heute.
- Der Kanton Bern unterstützt das vorgeschlagene ZEB-Angebot grundsätzlich. Bereiche, die ihn nicht befriedigen, könnten mit Erweiterungsoptionen verbessert werden. Gleichzeitig sei sicherzustellen, dass mit ZEB nicht zusätzliche Kapazitätsengpässe zulasten des Regionalverkehrs geschaffen würden (z.B. Region Bern, Bern-Thun).
- Laut der Stellungnahme der KöV Nordwestschweiz werden die Ziele von ZEB im Reiseverkehr nicht erreicht und auch im Güterverkehr löse ZEB die Kapazitätsprobleme nicht. Deshalb fordern die Kantone der Nordwestschweiz einen durchgehend vierspurigen Ausbau (Basel -) Liestal - Olten - Zürich mit Wisenbergtunnel und einen zweiten Heitersbergtunnel (zusätzlich zum Eppenbergtunnel und Chestenbergtunnel), die Umsetzung der Erweiterungsoptionen 1, 2, 6 und 8 unter Berücksichtigung von möglichen Synergien sowie eine zusätzliche Erweiterungsoption „Entflechtung Basel Ost“ mit Entflechtungsmassnahmen von



- Güter-, Personenfern- und S-Bahnverkehr auf der östlichen Zufahrt nach Basel. Die Handelskammer beider Basel fordert zusätzlich die Aufnahme des HGV-Projekts „Anschluss EuroAirport“.
- Die Zentralschweiz fordert insbesondere die Realisierung der Erweiterungsoption 4 (Zimmerberg-Basistunnel II, Doppelspur am Rotsee und Massnahmen zwischen Zug und Erstfeld) bis 2020. Sie betont die heute schon bestehenden Kapazitätsengpässe infolge markanter Nachfragesteigerungen, das hohe Marktpotenzial in dieser Region und den Nutzen für die Anbindung an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz (Knoten Mailand). Der für Letzteres nötige Fahrzeitgewinn dürfe keinesfalls durch Streichen von Zughalten an Stelle des Zimmerbergbasistunnels erfolgen. Der Kanton Uri fordert zusätzlich die Aufnahme der „Axen-Strecke“.
 - Die Ostschweizer Kantone formulieren verschiedene spezifische Zusatzanträge: St. Gallen erwartet u.a. die Bereitstellung der Mittel für den neuen Vollknoten St. Gallen bei gleichzeitig attraktiver Bedienung der Fürstenlandstädte und fordert die Beibehaltung des Kredits für den NEAT-Anschluss Ostschweiz. Der Kanton Appenzell-Innerrhoden verlangt, die öV-Anbindung von und zu den Kantonshauptorten Appenzell und Herisau über den SBB-Haltepunkt Gossau aufrechtzuerhalten. Der Kanton Thurgau beantragt verschiedene Massnahmen zur Beschleunigung und Leistungssteigerungen im Raum Thurtal-Bodensee und deren Realisierung zusammen mit der DML. Für die Achse Zürich – Chur wird der schnelle Halbstundentakt erwartet (SG, GR, RhB) sowie der Ausbau der letzten Einspurstrecke bei Mühlehorn (GR, verschiedene lokale Interessengruppen). Zudem werden zusätzliche Erweiterungsoptionen spezifiziert: Umsteigefreier Halbstundentakt von Romanshorn bzw. Konstanz nach Zürich mit Split in Weinfelden (TG), umsteigefreier Stundentakt Kreuzlingen – Rorschach – Chur [„Ostschweizer Spange“] (GR).
 - Der Kanton Tessin unterstützt im Wesentlichen die Haltungen von KöV und dem Gotthard-Komitee, in denen der integrale Kapazitätsausbau auf der ganzen NEAT-Achse gefordert wird. Zusätzlich verweist er auf absehbare Kapazitätsengpässe im Raum Biasca - Giubiasco und auf die Notwendigkeit einer Lösungssuche für den NEAT-Südanschluss (ab Lugano).
 - Der Kanton Wallis erwartet eine sukzessive Verbesserung der Lötschberg/Simplon-Achse, u.a. mit Hilfe der Erweiterungsoption 5 (bahntechnischer Ausbau des



Lötschbergbasistunnels), was auch die BLS fordert und primär mit Qualitätsaspekten (Fahrplanstabilität) begründet.

Teilweise werden die Grundlagen als nicht ausreichend detailliert beurteilt. Die SVP fordert eine Kategorisierung der Projekte als Basis für eine Priorisierung. FDP und economiesuisse erwarten eine Präzisierung der Verkehrsdaten und der Marktbeurteilung. Andere erwarten eine Priorisierung namentlich für die Erweiterungsoptionen (Litra).

Bemerkungen zum Gesetz und Beschluss

Im Zuge des Wunsches nach einer „Entkoppelung“ von ZEB- und NEAT-Finanzierung wird mehrfach gefordert, dass die Beträge im Bundesbeschluss zum ZEB-Gesamtkredit angepasst werden. So verlangen etwa die Kantone, ein Grossteil der Parteien, aber auch viele andere Antwortende, dass die in der FinöV-Vorlage für BAHN 2000 vorgesehenen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Ausserdem seien NEAT und BAHN 2000 in der Botschaft und den Gesetzen aus Transparenzgründen getrennt zu behandeln. Die NEAT-Zufahrten (namentlich Lärmschutz, Bahnstromversorgung) sollten konsequenterweise über den NEAT-Kredit finanziert werden (u.a. SVP, CVP, FDP, Litra, TCS, infra, VSS, SVI). Strasseschweiz und ACS merken an, dass an der bisherigen Gesetzesstruktur festgehalten werden könnte und die wichtigsten bzw. vordringlichsten ZEB-Infrastrukturausbauten in die geltenden Gesetze integriert werden könnten.

Darüber hinaus werden Änderungsvorschläge zu verschiedenen Artikeln gemacht:

Hinsichtlich Art. 5 (Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr) befürchten verschiedene Vernehmlassende eine Verdrängung des Regionalverkehrs als Folge von ZEB. Allfällige Sprungkosten für den Infrastrukturausbau bei einer weiteren Entwicklung des Regionalverkehrs dürften nicht dem Regionalverkehr angelastet werden (Städteverband, Stadt Zürich); die dafür vorgesehenen Mittel seien nicht ausreichend (Transfair), die „Kann“-Formel sei nicht akzeptabel (VCS, IGöV). Der TCS seinerseits erwartet von den Kantonen die Übernahme zumindest eines Teils der Kompensationsmassnahmen. Die RhB schlagen eine Ausweitung solcher Ausgleichsmassnahmen auf das Netz von konzessionierten Transportunternehmungen auf abgeltungsberechtigte Schnellzugsangebote vor, sofern diese die Massnahmen gemäss Art. 4 unterstützen. Der Kanton GR schlägt zudem die Erweiterung der ZEB-Vorlage um einen Bereich „ZEB und Regionalverkehr“ vor. CargoForum und VAP erwarten für den Fall von entstehenden Nachteilen Ausgleichsmassnahmen auch für den Anschluss des Güterverkehrs (analog zum Regionalverkehr).



Hinsichtlich Art. 9 (Neue Vorlage) werden statt „spätestens im Jahr 2016“ verschiedene deutlich frühere Termine gefordert (vgl. dazu Ziff. 3.4).

3.3 Anpassungen der NEAT und BAHN 2000-Beschlüsse (Frage 3)

Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000? (Streichung der Strecke Sviriez- Villars-sur-Glâne, der Strecke Olten-Liestal (Wisenbergertunnel) und der Strecke Zürich Flughafen – Winterthur (Brüttenertunnel)?

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, SG, BS	KöV, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, NE, JU, TI, AR, BL
Parteien	EDU	FDP, CVP, SP, SVP, Grüne, SPS,
Verbände, Organisationen	ASTAG, VCS, SBB, BLS, Pro Bahn, SVI, Alpeninitiative, WWF, Gotthardkomitee, Hupac, Div.	SGB, travauxuisse, SEV, transfair, ACS, VSS, Cargoforum, Litra, Gemeindeverband, BauenCH, Städteverband, SAB, FRS, Div.

Die vorgeschlagenen Anpassungen (Streichung von Infrastrukturvorhaben in diesen Erlassen) werden gesamthaft von einer knappen Mehrheit eher negativ beurteilt. Teilweise wird die Vorlage als nicht ausreichende Grundlage für eine Beurteilung dieser Strecken erwähnt, dies könne erst mit der geforderten, noch umfassenderen Gesamtschau erfolgen (u.a. Grüne). Auch sei nicht rein auf die finanzpolitischen Restriktionen abzustellen (bauenCH). Die genannten Projekte sollten deshalb allenfalls zeitlich zurückgestellt werden bzw. die Netzbeschlüsse bestehen bleiben. (u.a. KöV, CVP, SP, ACS, Cargoforum, VöV, IGöV, Gemeindeverband, Alpeninitiative, Infra, FRS, transfair). Teilweise wird erwähnt, dass die Streichung dieser Projekte demokratisch fragwürdig sei bzw. internationale Abkommen tangiere, selbst wenn dieser neue Bundesbeschluss dem fakultativen Referendum unterliegen werde (u.a. Litra, KöV Zentralschweiz, KöV Nordwestschweiz).



Eine Minderheit befürwortet die Anpassungen zumindest teilweise. Je nach regionaler bzw. branchenspezifischer Interessenlage wird aber für die Beibehaltung einzelner Projekte plädiert. Dies gilt auch für die Stellungnahmen diverser Kantone, die sich lediglich gegen die Streichung kantonsspezifischer Vorhaben aussprechen (obwohl sie einleitend auf die ablehnende KöV-Position verwiesen haben). Hirzeltunnel (SG, AR), Siviriez-Villars-sur-Glâne (FR, Centre patronal) und Brüttenertunnel (ZH) werden nur vereinzelt erwähnt. Während eine innerschweizerische Allianz für die Beibehaltung des Zimmerbergbasistunnels plädiert, wird die Beibehaltung des Wisenbergtunnels bzw. die Prüfung von Alternativen durch die Mehrheit der zustimmenden Vernehmlassenden gefordert.

3.4 Folgevorlage bis 2016 (Frage 4)

Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrates, bis spätestens 2016 in einer Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	AR, SG
Parteien	FDP, CVP, SP, Grüne, SVP	EDU
Verbände, Organisationen	SGB, Economiesuisse, travailsuisse, SEV, ASTAG, ACS, TCS, VCS, VSS, CargoForum, Litra, VöV, IGöV, Pro Bahn, Gemeindeverband, Städteverband, SVI, Alpeninitiative, WWF, Gotthardkomitee, Hupac, Infra, BauenCH. FRS, Div.	SBB, SAB,

Eine neue Vorlage findet im Grundsatz breite Unterstützung. Allerdings sind die Erwartungen an diese Vorlage gross. Es werden zahlreiche Ergänzungswünsche angebracht:

- Die neue Vorlage soll eine „echte Gesamtschau“ sein, um die Zweckmässigkeit des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur nachvollziehen und beurteilen zu können. Dazu werden transparente Angaben zur Marktbeurteilung sowie



Kapazitätsbetrachtungen erwartet, so etwa strecken- bzw. knotenweise Nachfrageentwicklung und maximal erreichbare Kapazitäten für die Sparten Personenfern-, Regional- und Güterverkehr, Bilanzen, Rentabilitätsanalysen (z.B. KöV, FDP, SVP, Strassenverbände, economiesuisse). Die Alpeninitiative erwartet eine transparente Kapazitätsanalyse für den Nord-Süd-Korridor und erwähnt Optimierungsmöglichkeiten (wie das Anpassen der Trassenpreise, Harmonisieren der Zuggeschwindigkeiten).

- Dieser „Masterplan für den Fern-, Regional- und Güterverkehr“ (KöV) soll die ursprünglichen Planungen von BAHN 2000, NEAT sowie des Sachplans Verkehr umfassen. Mit einzubeziehen seien auch die Resultate der „Trinationalen Langfristplanung Basel“, die Kansas-Studie (KöV NWCH) und die NEAT-Südanschlüsse (Alpeninitiative). Mehrfach wird der Einbezug des Regionalverkehrs betont. (u.a. IgöV). Die Litra regt an, der Bund solle „Funktionen“ bestellen (z.B. Fahrzeiten zwischen Zentren und Kapazitäten in Stundentrassen oder Tageskapazitäten zwischen Wirtschaftsräumen oder Grenzen) und die Frage der Notwendigkeit einzelner Objekte aus solchen Zielvorgaben (wie z.B. auch Verlagerung auf der Nord-Süd-Achse) ableiten.
- Ausserdem wird darauf hingewiesen, dass auch die langfristige und gesicherte Finanzierung der Bahninfrastruktur Teil dieser Gesamtschau sein müsse (SEV, FDP, köV, SP, Grüne, Litra . SBB). Während einerseits FinöV-ergänzende Finanzierungsvorschläge gemacht (z.B. Co2-Erträge, kantonale Vorfinanzierung) bzw. erwartet werden (z.B. SP, Grüne, Litra, VCS, VöV), plädieren andere zwar teilweise für eine Zusatzfinanzierung für die NEAT, sind aber gegen neue Steuern bzw. eine Erhöhung der Bevorschussungslimite und der Verschuldung des Bundes (u.a. FDP, SVP, ACS, TCS, CargoForum, FRS).
- Es wird gefordert die Zusatzvorlage deutlich früher als „spätestens 2016“ vorzulegen. Die genannten Zeithorizonte reichen von „bis spätestens 2009“ (z.B. die GRÜNEN) über 2010 (z.B. SPS, CargoForum, VAP), 2011 (z.B. KöV,AR) bzw. 2012 (z.B. CVP, VÖV, SEV, ProBahn, Städteverband) oder „innerhalb der nächsten Legislatur“ (FDP). Die KöV fordert eine „Gesamtschau über die weitere Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte und für weitere Phasen und deren Finanzierung“. Erwähnt werden insbesondere Zimmerbergbasistunnel, Wisenbergtunnel und Heitersbergtunnel.
- Parallel dazu soll die Planung langfristig wichtiger Projekte schnell aufgenommen werden, insbesondere auch um die Trassen raumplanerisch zu sichern. Ein entsprechender Planungskredit sei in der ZEB-Vorlage zu beantragen (KöV). Das Gotthard-Komitee weist darauf hin, dass die Mittel für die Planung der



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

Kapazitätssicherung auf den Nord-Süd-Achsen im Kredit für die KANSAS-Studie enthalten sind.

- Die EDU will erst über neue Projekte diskutieren, wenn die Bevorschussung zurückgezahlt ist. Die SBB und der SAB lehnen eine neue Vorlage ab, weil sie, wie auch die Kantone AR und SG, die Klärung des weiteren Vorgehens zu diesen Projekten in der aktuellen Botschaft fordern.

3.5 Anpassung NEAT-Gesamtkredit (Frage 5)

Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	SG, AR
Parteien	FDP, CVP, SP, Grüne,	SVP, EDU
Verbände, Organisationen	SGB, VCS, VöV, Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, VSS, ASTAG, CargoForum, IGöV, SBB, BLS, SGV, SAB, Städteverband, SVI, Post, Alpeninitiative, WWF, Gotthardkomitee, Hupac, Infra, BauenCH, AGVS, travailsuisse, Gemeindeverband, Div.	Economiesuisse, Centre Patronal, Pro Bahn, Div.

Die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits wird von einer Mehrheit akzeptiert. Die NEAT müsse fertig gestellt werden, da sie für die Schweizer Güterverlagerungspolitik wie auch für die Anbindung des Kantons Tessin und für die Einbettung der Schweiz ins gesamteuropäische Verkehrsnetz eine zentrale Rolle spiele. Die Anpassung wird vielmehr „knurrend“ (die GRÜNEN) als Sachzwang akzeptiert, als „unschöne Notwendigkeit“ bezeichnet, als unumgänglich, nachvollziehbar, „necessaire et judicieux“. Die Frage sei „rhetorisch“ (Kt. Freiburg). Die Gründe gelten z.B. laut CVP als „connues et acceptées: TVA, renchérissement, risques géologiques, avancées technologiques, sécurité“. In der Folge wird eine Trennung der Kredite für ZEB bzw. NEAT verlangt und eine Zusatzfinanzierung für die NEAT postuliert, damit die NEAT-Zusatzkosten nicht zulasten anderen Grossprojekte gehen.



Die Litra regt an, im Gesetz festzulegen, dass der Bund in Zukunft keine weiteren Beststellungsänderungen ohne entsprechende Kreditanpassungen vornehmen darf. Ähnlich verlangt auch das Gotthardkomitee, dass die Reserven nicht mehr für Zusatzleistungen, sondern nur für ausgewiesene Risiken eingesetzt werden. Andere stellen auch unter diesem Punkt die Verschiebung von Streckenausbauten auf der Gotthardachse von der NEAT auf ZEB in Frage (z.B. Infra).

Auch die ASTAG unterstützt die Anpassung des NEAT-Kredits an die gestiegenen Kosten, akzeptiert aber nur das in der Vernehmlassungsvorlage genannte Szenario B (untere NEAT-Gesamtkredit-Limite), um ZEB innerhalb des FinöV-Gesamtkredits zu ermöglichen. Demgegenüber plädiert u.a die Alpeninitiative eher für die obere Limite.

Die Kantone SG und AR halten die Verkettung von drei Sachgeschäften (Ausfinanzierung NEAT, Anpassung von bestehenden Gesetzen und Bundesbeschlüssen, sowie Auslösen eines Verpflichtungskredits für neue Bahnprojekte bis 2030) grundsätzlich für problematisch, lehnen die Anpassung des NEAT-Gesamtkredits ab und plädieren für einen separaten „NEAT-Sanierungsbeschluss“. Pro Bahn lehnt ab, weil der Zimmerbergbasistunnel darin nicht enthalten ist.

Jene, welche die Vorlage insgesamt zurückweisen, lehnen häufig auch diese Anpassung ab (u.a. Economiesuisse, Centre Patronal) oder äussern sich nicht explizit zu diesem Punkt. Sie kritisieren, so etwa die SVP, dass die NEAT-Kosten nicht transparent dargestellt seien (z.B. Verwendung verschiedener Preisbasen). Die vier Grossprojekte seien in ihrer Struktur zu belassen und in der Botschaft und im Gesetz getrennt zu behandeln.

3.6 Temporär höhere Verschuldung / Erstreckung Rückzahlung Bevorschussung (Frage 6)

Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Die Vorlage beinhaltet eine Verschiebung des Rückzahlungstermines, woraus eine temporär höhere Verschuldung des Fonds resultiert. Ein Teil der Vernehmlassenden jedoch hat die Frage irrtümlich so interpretiert, dass es sich dabei um eine generelle Erhöhung der Verschuldung des Bundeshaushaltes bzw. um eine Erhöhung der Bevorschussungslimite handelt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

Bei jenen Antworten die sich explizit auf die gestellte Frage beziehen, ergibt sich folgendes Gesamtbild:

	Zustimmung (teilw. Anpassungswünsche)	Ablehnung
Kantone KöV	KöV, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, SG, VS, GE, VD, NE, JU, TI, AR,	
Parteien	FDP, CVP, SP, Grüne,	SVP, EDU
Verbände, Organisationen	SGB, ASTAG, VCS, VöV, Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, VSS, ASTAG, CargoForum, IGöV, SBB, SGV, Pro Bahn, SAB, Städteverband, SVI, Post, Alpeninitiative, WWF, Gotthardkomitee, Hupac, Infra, BauenCH, strasseschweiz, VAP, AGVS, Gemeindeverband, Div.	Economiesuisse, Div.

Eine klare Mehrheit der Vernehmlassenden beurteilt die vorgeschlagene Änderung des FinöV-Fondsreglementes positiv. Ablehnend äussern sich SVP, EDU und Economiesuisse, die jede Änderung des FinöV-Fondsreglementes ablehnen.

Diese Massnahme wird insbesondere unterstützt als Beitrag zur Lösung der Liquiditätsprobleme für ZEB, wonach Mittel 2015 frei werden. Oft wird klar zugestimmt, gleichzeitig jedoch festgehalten, dass dies insofern ungenügend sei, weil damit die Finanzierung erst ab der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts erfolgen kann (Gotthard-Komitee, Infra, BauenCH, VöV, IGöV, SBB, Post, ProBahn, Litra, Städte- und Gemeindeverband, VöV Kt. ZH). Deshalb machen verschiedenen Teilnehmer Vorschläge zur Ausgestaltung der Fondsfinanzierung:

Die FDP will am bisherigen Finanzierungssystem, namentlich am Fonds-Regime, festhalten und lehnt neue Steuern ab. Auch die Strassenverkehrsverbände lehnen grundsätzlich neue Steuern und Abgaben (namentlich zulasten des Strassenverkehrs) ab. Eine Erhöhung der Bevorschussungslimite wird kritisch beurteilt von den Grünen, der EDU, der Economiesuisse und dem CargoForum. Teilweise möchte man die ZEB-Vorlage bewusst nicht mit der Finanzierungsfrage koppeln, um keine Zeit für dringliche Entscheide zu verlieren (z.B. FDP, Litra).

Andere hingegen machen konkrete Finanzierungsvorschläge, u.a. weil ein „Abschieben der aktuellen Finanzierungsproblematik auf künftige Generationen keine nachhaltige Lösung“ sein könne (VCS, WWF, Alpeninitiative, SPS, die GRÜNEN). Als möglicher Lösungsansatz wird ausserdem die Verlängerung der Rückzahlfristen, wie sie in der Motion Pfisterer vom 18. Juni 2007 (07.3328) vorgeschlagen wird, oft genannt und unterstützt (u.a. TCS, SGV).



So regt die SPS für die Finanzierung der Erweiterungsoptionen die Prüfung verschiedener Varianten an (Modifikation des FinöV-Fonds durch Erstreckung der Rückzahlung und allfällige Erhöhung der Bevorschussungslimite; die Erhöhung des Gesamtkredits und eine Vorfinanzierung durch Kantone, neue Finanzierungsquellen wie z.B. die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe mit Teilzweckbindung); überdies sei die vorgesehene Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2008 eine zentrale Bedingung für eine ausreichende Finanzierung des ZEB-Projekts, und zu prüfen wäre auch eine Erhöhung der LSVA (Anpassung an Teuerung und Entwicklung der externen Kosten) sowie eine Ausdehnung der LSVA auf Lieferwagen mit Gesamtgewicht < 3.5 Tonnen.

Ähnliche Finanzierungsvorschläge wie die SPS nennt auch der VCS und schlägt zusätzliche Möglichkeiten vor (Erhöhung des Beitrags aus der Mehrwertsteuer, Erhöhung des Beitrags aus der Mineralölsteuer, bundesgesetzliche Verpflichtung an die Kantone, die kantonalen LSVA-Anteile gezielt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu verwenden, Mobility Pricing). Die GRÜNEN erörtern ebenfalls mehrere Varianten, sie favorisieren eine befristete Erhöhung der Mineralölsteuer für Treibstoffe im Umfang von 20 Rp./l für den FinöV-Fonds. Die Alpeninitiative regt eine offenere Formulierung beim Zahlungsrahmen für den Eisenbahngüterverkehr (Kontext Güterverlagerungsgesetz) an, um auch kleinere Infrastrukturvorhaben zu realisieren.

Der TCS schlägt für die Ausfinanzierung der NEAT verschiedene Varianten vor (Fristverlängerung des FinöV-Fonds um 3 bis 5 Jahre, Verwendung eines Teils der Betriebszuschüsse im Kontext des Güterverlagerungsgesetzes, Redimensionierung der HGV-Mittel auf die Phase 1 gemäss damaligen bundesrätlichem Vorschlag oder eine Kombination dieser Varianten).

3.7 Weitere Bemerkungen (Frage 7)

Von verschiedenen Antwortenden wurden zusätzliche Aspekte eingebracht, die über die gestellten Fragen hinausgehen:

- Es wird mehrfach erwähnt, dass im ZEB-Kredit auch Reservemittel vorgesehen werden sollten, um die Umsetzung des vorgesehenen Konzepts in jedem Fall zu gewährleisten (SVP, SBB, Litra, SVI, Post).
- Innovativere Finanzierungsformen regt FER an, wie sie im Elektrizitätsbereich vorkommen oder auch in Europa im Verkehrsbereich schon realisiert würden und erwartet die Erörterung von PPP-Modellen (partenariat public-privé). Auch die FDP regt dies zumindest für die Bahnstromversorgung an, welche in Zusammenarbeit mit Privaten zu organisieren und zu finanzieren sei (eventuell durch PPP).



- In einzelnen Stellungnahmen wird auch die Möglichkeit der Vorfinanzierung durch Kantone angeregt (SPS, VCS, Kt. St. Gallen). Die Litra beurteilt eine grössere Aufstockung der Mittel im gegebenen Umfeld des Staatshaushaltes als nicht realistisch und regt an, dass die Kantone ihren Forderungen nach zusätzlichen Ausbauten mit einem eigenen finanziellen Engagement substantiell Nachdruck verleihen.

Auf der planerischen Ebene werden ebenfalls verschiedene Anregungen eingebracht:

- Der FSU (Fachverband der Schweizer RaumplanerInnen) macht geltend, dass die ZEB-Vorlage den gesamtverkehrlichen Ansatz zu wenig berücksichtige (Koordination mit Nationalstrassen, Koordination mit Regionalverkehr). Zudem blende sie den Sachplan Verkehr und die kantonalen Richtpläne aus, was den gesetzlichen Vorgaben der Raumplanungsgesetzgebung widerspreche (Art. 2 RPV, Art. 30 RPG).
- Der VCS vermisst eine Zielsetzung im weiteren Sinne, welche die Grundsätze der Nachhaltigkeit berücksichtigt, sowie eine Darstellung der Zusammenhänge, Wechselwirkungen und gemeinsamen Ziele zwischen öffentlichem Fern- und Regionalverkehr, der Entwicklung der Bahn- und Strasseninfrastruktur sowie zwischen ZEB und den Projekten des Infrastrukturfonds. Er merkt weiter an, dass ZEB alleine, ohne flankierende Massnahmen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs, zu wenig zur Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr beitrage. Pro Natura erwartet, dass das Leitbild „Nachhaltige Mobilität“ des Bundes auch als Grundlage für das Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur dient. Die Umsetzung des Konzepts für eine nachhaltige Mobilität sollte dementsprechend als Ziel gesetzlich verankert werden.
- Die KöV Nordwestschweiz und der Kanton Aargau möchten die zukünftige Angebotsqualität des Personenfernverkehrs (gemäss den konzeptionellen Festlegungen, Stand Oktober 2006) gesetzlich verankern durch Ergänzung von Art.1 des ZEB-Gesetzes. Die LITRA regt an, die Angebotszusicherungen in einem Sachplan festzuhalten, periodisch anzupassen und rechtzeitig die entsprechenden Projektierungsaufträge und –kredite zu beantragen.
- Die SVI vermisst einerseits den Nachweis, dass der Angebotsausbau beim Fern- und Güterverkehr nicht auf Kosten des Regionalverkehrs geschieht und erwähnt als mögliche Folge einer solchen Überprüfung, dass gewisse zurückgestellte ZEB-Erweiterungsoptionen realisiert werden müssen. Andererseits vermisst sie den Einbezug von Stabilitätsüberlegungen des Angebots bei der Überprüfung der vorgeschlagenen ZEB-Infrastrukturprojekte, denn ein auf dem Knotenprinzip (Umsteigebeziehungen in alle Richtungen mit kurzen Umsteigezeiten bei zentralen



Knotenbahnhöfen) basierendes Angebot könne nur dann erfolgreich am Verkehrsmarkt bestehen, wenn es mit äusserster Zuverlässigkeit produziert werde.

- Mehrere Antwortende äussern sich kritisch zu den früher beschlossenen HGV-Beschlüssen (Litra, EDU, SVI, strasseschweiz, ACS) oder vermissen grundsätzlich den Einbezug des internationalen Verkehrs (Centre Patronal). Sie erwarten, dass die Überprüfung von HGV-Projekten Finanzmittel freisetzen würden, die für ZEB-Projekte verwendet werden können.
- Der Teil Lärmsanierung wird explizit durch Lärm-orientierte Interessensgemeinschaften (Liga gegen den Lärm, IGLS Schweiz, IGLS Obersiggenthal, IGLS Chrüzliberg) thematisiert. Diese stellen sich klar gegen eine Umwidmung der für die Lärmsanierung bestimmten Gelder des FinöV-Fonds und bezeichnen diese als Zweckentfremdung. Sie verlangen, dass die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit von Massnahmen zur Lärmsanierung der Eisenbahnen auf das Kostendach gemäss ursprünglicher FinöV-Vorlage ausgerichtet wird. Dazu seien die einschlägigen Grundlagen zu korrigieren und zu aktualisieren (z.B. Korrektur der künftigen Zugszahlen, Anpassung der Bemessungsgrössen, Verwendung des korrekten Schutzgrades).



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

Annex 1: Liste der Eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung/ Abréviat	Absender / Expéditeur
	1 Kantone
	Kanton Aargau
	Kanton Appenzell A.Rh.
	Kanton Appenzell i.Rh.
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Bern
	Canton de Fribourg
	Canton de Genève
	Kanton Graubünden
	Canton du Jura
	Kanton Luzern
	Canton de Neuchâtel
	Kanton Nidwalden
	Kanton Obwalden
	Kanton Schaffhausen
	Kanton Schwyz
	Kanton Solothurn
	Kanton St. Gallen
	Kanton Thurgau
	Cantone Ticino
	Kanton Uri
	Canton du Valais
	Canton de Vaud
	Kanton Zug
	Kanton Zürich
KÖV CH	KÖV Konf. der kant. Dir. des ÖV
KÖV ZCH	KÖV Zentralschweiz
KÖV NWCH	KÖV Nordwestschweiz



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

KÖV ZH	KÖV Zürich
OuestRail	OuestRail
CTSO	CTSO Conf des transports de Suisse Occidentale
	Gotthard-Komitee
	2 Parteien
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
GPS	Grüne Partei der Schweiz
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union
FDP Kt ZH	Freisinnig-Demokratische Partei des Kt. Zürich
	Parti Socialiste vaudois
	3 Wirtschaftsorganisationen
	economiesuisse
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
	Schweizer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
KV	Kaufmännischer Verband Schweiz
	Travail.Suisse
	Handelskammer beider Basel
	Fed. Entreprises Romandes
	4/5 Weitere Organisationen / Weitere Stellungnahmen
SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband
transfair	Transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ACS	Automobilclub der Schweiz
TCS	Touring Club der Schweiz
	strasseschweiz (FRS)
AGVS	Autogewerbeverband
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
	Spedlogswiss / Cargo Forum Schweiz



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
RhB	Räthische Bahn
	Die Schweizerische Post
	Hupac AG
	Pro Bahn Schweiz
	Schweizerischer Gemeindeverband
StV	Schweizerischer Städteverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
FSU	Fachverband Schweiz. RaumplanerInnen
STV	Schweizerischer Tourismusverband
	Alpen-Initiative, Initiativkomitee
WWF	World Wildlife Fund Schweiz
infra	infra (VST, VESTRA, VSU, VSGS, RVS)
	bauenschweiz
	Pro natura
	KGL Gewerbeverband Kt. LU
	VÖV KT Zürich
	Stadtrat Zürich
	Stadtrat Winterthur
	Stadtrat St. Gallen
	Stadt Wil SG
RVAJ	Réseau des villes de l'arc jurassien
	Gemeinde Bassersdorf
	Commune de Renens
	Municipalité Yverdon-les-Bains
	Gemeinde Mägenwil
PRA	Planungsverband der Region Aarau
	Region Nyon
	Verein Seeland.Biel/Bienne
	Baden Regio



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2007-08-23/51

	Centre Patronal
	IGLS Chrüzliberg
	IGLS Obersiggenthal
	IGLS Schweiz
	Schweiz. Liga gegen den Lärm
FER	Fed. Entreprises Romandes
VAP	Verband der Verladenden Wirtschaft
	IG Impuls Walenstadt
	Pro Wisenberg
	Komitee Pro Eppenbergtunnel
	M. Gross, Wädenswil
	H. Gubser, Mühlehorn