



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-10-06/313

BAV, Februar 2013

Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

22. Februar 2013



INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Durchführung der Vernehmlassung	3
2	Auswertung der Stellungnahmen	4
2.1	Grundsätzliche Zielsetzung	4
	Frage 1: Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage – der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern – einverstanden?	4
2.2	Massnahmen	5
	Frage 2: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden?	5
	Frage 3: Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vorzufinanzieren?	7
	Frage 4: Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?	8
	Frage 5: Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt?	10
	Frage 6: Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten? ...	11
2.3	Finanzierung	12
	Frage 7: Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?	12
	Frage 8: Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?	15
2.4	Weitere Fragen	16
	Frage 9: Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?	16
	Frage 10: Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?	17
	Frage 11: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?	18
	Frage 12: Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?	20
	Frage 13: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?	21
Anhang 1:	Liste der Adressaten des Vernehmlassungsverfahrens	22
Anhang 2:	Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage für den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr	27



1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte am 21. September 2012 das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage *Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gott-hard-Achse* durchzuführen.

1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, der Gemeinden, der Städte und der Berggebiete sowie die interessierten Kreise wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Die Vernehmlassung wurde am 21. September 2012 eröffnet und dauerte bis zum 21. Dezember 2012.

Insgesamt wurden 104 Adressaten angeschrieben, wovon 57 geantwortet haben. Zusätzlich sind 24 spontane Stellungnahmen von weiteren Organisationen eingegangen. Total sind folglich 81 Stellungnahmen eingegangen.

	Eingeladen	Antworten
1. Kantone (inkl. kant. Organisationen)	29	27
2. Politische Parteien	13	5
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	11	5
5. Organisationen	48	17
6. Spontanantworten	–	24
Total	104	81

Die vollständige Liste der Adressaten und eingegangenen Stellungnahmen befindet sich in Anhang 1.



2 Auswertung der Stellungnahmen

Zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung stand ein Fragekatalog zur Verfügung (siehe Anhang 2). Dieser beinhaltet 5 Rubriken bzw. 13 Fragen zur grundsätzlichen Zielsetzung, zu den Massnahmen, zur Finanzierung, zu den Auswirkungen sowie zu den Rechtsanpassungen. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

2.1 Grundsätzliche Zielsetzung

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage – der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Metern – einverstanden?

Grundtenor

Mit 72 eingegangenen Stellungnahmen befürwortet eine überwiegende Mehrheit die generelle Zielsetzung der Vorlage. 2 Teilnehmende lehnen die grundsätzliche Zielsetzung ab, ohne dies weiter zu begründen. 7 Stellungnahmen lassen auf keine klare Haltung schliessen.

Generelle Zielsetzung	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	25	5	42	72
Nein	1		1	2
-			7	7
Total	26	5	50	81

Im Einzelnen

Mit **JA** haben die folgenden 72 Teilnehmer geantwortet.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	25	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, GL, BS, NE, VD, ZG, SO, ZH, SH, GR, OW, AG, TI, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
Parteien	5	EVP, FDP, CVP, SVP, SP
Andere	42	Travail Suisse, Infra, KöV, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, SBB, Hupac, Alpeninitiative, Lugano, BPUK, Trasse CH, AGVS, Gotthard Komitee, USIC, ASTAG, CargoForum, VAP, Gambarogno, Schweizer Städteverband, Bauenschweiz, Chiasso, Gewerbeverband, Rheinhäfen, VCS, ACS, SEV, Städte Allianz, Schweizer Gemeindeverband, TCS, RAlpin, economiesuisse, FER, Strasseschweiz, SGB, Balerna



Mehrere Kantone (BE, SH, TG, ZH) und Organisationen (SBB, Hupac, USIC, BPUK, Gewerbeverband, ACS) weisen darauf hin, dass sich die Wirkung der NEAT nur im Fall eines Ausbaus zum 4-Meter-Korridor vollständig entfalten wird. Diverse Stellungnahmen begründen ihre Zustimmung mit der Notwendigkeit des Ausbaus im Hinblick auf das Verlagerungsziel (AG, Bauenschweiz, SBB, Schweizer Gemeindeverband, Schweizer Städteverband, SG, SGB, SP, UR).

NEIN war die Antwort des Kantons Jura und der Verkehrsorganisation Bahn 2000+. Beide sind gegen den 4-Meter-Korridor, weil sie der Ansicht sind, dass die Mittel für wichtige Massnahmen im Personenverkehr benötigt werden und es günstigere Lösungen der Beförderung von Sattelauflegern gebe, die auf innovativem Rollmaterial basieren.

2.2 Massnahmen

Frage 2: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden?

Grundtenor

Eine klare Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (58) ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau einverstanden. Eine bedingte Zustimmung findet sich in 5 Stellungnahmen. 4 Teilnehmer der Vernehmlassung sind mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht einverstanden. 14 Stellungnahmen beinhalten keine Angabe zu dieser Frage.

Massnahmen				Total
	Kantone	Parteien	Andere	
Ja	21	5	32	58
Ja, aber	1		4	5
Nein	3		1	4
-	1		13	14
Total	26	5	50	81



Im Einzelnen

Mit **JA** haben die folgenden 58 Teilnehmer geantwortet.

Mit JA geantwortet	
Kategorie	Anzahl
Kantone	21 SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Parteien	5 EVP, FDP, CVP, SVP, SP
Andere	32 Travail Suisse, Infra, KöV, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, SBB, Hupac, Alpeninitiative, BPUK, AGVS, ASTAG, Schweizer Städteverband, Bauenschweiz, Gewerbeverband, Rheinhäfen, VCS, ACS, SEV, Städte Allianz, Schweizer Gemeindeverband, TCS, RAlpin, economiesuisse, FER, Strasseschweiz, SGB

Grundsätzlich werden die Massnahmen zum Ausbau begrüsst, da dadurch dem Verlagerungsziel Rechnung getragen werde und die NEAT-Tunnel ihre Wirkung erzielen können. Die Organisation Pro Bahn erklärt sich mit den Massnahmen einverstanden, vermisst aber eine längerfristige und konzeptuell überzeugende Lösung.

Das Einverständnis wird häufig an Bedingungen geknüpft. So unterstreichen die Kantone Schwyz, Nidwalden und Uri sowie das Gotthard Komitee, dass der Personenverkehr durch den Ausbau nicht eingeschränkt werden dürfe. Der Kanton Tessin, drei Gemeinden (Agno/Bioggio/Manno, Lugano, Gambarogno) und das Gotthard Komitee verlangen, dass kein Ausbau der Terminalkapazitäten im Tessin erfolgt. Sie befürworten die geplanten Massnahmen nur, wenn der Teilabschnitt über den Ceneri-Scheitel zum Terminal Lugano Vedeggio nicht ausgebaut wird. Sie begründen dies damit, dass die Terminals im Tessin nur den regionalen und lokalen Bedürfnissen dienen sollen. Ein Ausbau für internationale Verkehre sei unverständlich und weder wirtschaftlich noch im Hinblick auf die Umwelt vertretbar. Die Strasseninfrastruktur sei nicht auf eine Erhöhung der Verkehre aus diesen Terminals ausgelegt. Zudem seien diese Zonen in Entwicklungspläne von grosser Wichtigkeit für die Wirtschaft und die Bevölkerung des Kantons eingebunden. Diese Pläne seien nicht mit dem Ausbau der Terminals vereinbar. Das gleiche Anliegen wird in rund 20 Stellungnahmen zu anderen Fragen eingebracht.

Mit **NEIN** wurde in 4 Stellungnahmen geantwortet (JU, VD, FR, Bahn 2000+).

Der Kanton Freiburg begründet seine Ablehnung damit, dass das Projekt fundierter geprüft und mittels Vergleichsstudien gerechtfertigt werden müsse. Der Kanton Waadt weist darauf hin, dass primär Innovationen im Bereich des Rollmaterials genutzt werden müssten.



Frage 3: Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vorzufinanzieren?

Grundtenor

Eine klare Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (59) ist damit einverstanden. 7 Teilnehmende sprechen sich dagegen aus. 15 nehmen dazu keine Stellung.

Vorfinanzierung Italien	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	24	3	32	59
Nein	1	1	5	7
-	1	1	13	15
Total	26	5	50	81

Im Einzelnen

Mit **JA** haben die folgenden 59 Teilnehmer geantwortet.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	24	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG
Parteien	3	FDP, CVP, SP
Andere	32	Travail Suisse, Infra, KöV, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, VSG, Litra, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, SBB, Hupac, Alpeninitiative, Lugano, AGVS, Gotthard Komitee, CargoForum, VAP, Gambarogno, Schweizer Städteverband, Bauenschweiz, Gewerbeverband, Rheinhäfen, VCS, SEV, Städte Allianz, Schweizer Gemeindeverband, RAAlpin, FER, SGB, economiesuisse

Die Argumente der Mehrheit der Teilnehmenden sind vielfältig. Die meisten erwähnen, dass der Ausbau in Italien zwingend notwendig sei, damit sich die Wirkung des 4-Meter-Korridors im Sinne des Verlagerungsziels entfalten könne.

Von den 57 Befürwortern eines Darlehens fordern 22 Teilnehmende explizit, dass im Falle einer Vorfinanzierung die Rückzahlung durch Italien sichergestellt sein muss. Dies ist die Forderung von 17 Kantonen (AI, LU, JU, TG, GL, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, AG, UR, SG, AR, GE, VS), der KöV, zweier Organisationen (FER, SGB) und zwei Dachverbänden (economiesuisse, Centre patronal).

Verschiedene Befürworter ergänzen, dass im Falle eines Darlehens die Massnahmen und Fristen durch Italien garantiert und geregelt werden müssen. Italien müsse verpflichtet werden, die Umset-



zung und Finanzierung dieser Zulaufstrecken umgehend an die Hand zu nehmen (Kantone SZ, NW, UR, SP sowie Gotthard Komitee, SEV, FER, Pro Bahn).

Die Forderung, dass alles zu unternehmen ist, damit der Güterverkehr nicht an der Schweizer Grenze endet, stellen die beiden Basel sowie das Gotthard Komitee. Die Kantone Basel und Tessin, das Unternehmen Hupac und das Gotthard Komitee erwähnen explizit, dass der Bau von Terminals im Tessin keine Option sei (siehe dazu auch Frage 1).

Economiesuisse unterstützt die Vorfinanzierung in Italien nur, wenn diese Massnahme im Rahmen kommender bilateraler Verhandlungen mit der Europäischen Union einbezogen wird.

Mit **NEIN** haben 7 Teilnehmende geantwortet (FR, SVP, Centre patronal, ASTAG, Bahn 2000+, Strassschweiz, TCS). Centre patronal, ASTAG, Strassschweiz und die SVP halten die Rückzahlung für unwahrscheinlich. Der Kanton Freiburg lehnt die Vorfinanzierung mit der Begründung ab, dass Projekte in der Schweiz Vorrang haben sollten. ASTAG und Strassschweiz sehen keine ordnungs-, finanz- und staatspolitische Rechtfertigung eines Darlehens.

Trasse CH erachtet es als unerlässlich, dass der Korridor nicht in der Schweiz ende, ob dafür allerdings eine Vorfinanzierung nötig sei, könne nicht beurteilt werden.

Frage 4: Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?

Grundtenor

Zu dieser Frage hat nur rund die Hälfte der Teilnehmer Stellung genommen. Während 14 die Frage bejahen sind 26 der Ansicht, das Angebot genüge nicht.

Genügen die Massnahmen?	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	2	1	11	14
Wahrscheinlich			2	2
Nein	18		8	26
Weiss nicht			1	1
-	6	4	28	38
Total	26	5	50	81



Im Einzelnen

Mit **JA** haben folgende 14 Teilnehmende geantwortet.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	2	LU, TI
Parteien	1	FDP
Andere	11	Infra, VöV, VSG, Litra, SBB, Hupac, Lugano, Trasse CH, Rheinhäfen, VCS, TCS

Der Dachverband Centre patronal sowie die Organisation FER haben mit **WAHRSCHEINLICH** geantwortet. Centre patronal begründet dies damit, dass die Marktentwicklung schwierig zu prognostizieren sei.

Mit **NEIN** haben folgende 26 Teilnehmende geantwortet.

Mit NEIN geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	18	SO, AG, AI, AR, BL, BE, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Parteien	0	-
Andere	8	KöV, Komitee Lötschberg, BLS, SAB, Pro Bahn, Alpeninitiative, Gotthard Komitee, RAlpin

Alle Ablehnenden ausser dem Kanton Schwyz und der Organisation SAB fordern einen zusätzlichen Ausbau der Lötschberg-Simplon-Achse. Bei unvorhergesehenen Ereignissen, wie zum Beispiel dem Felssturz im Jahr 2012 in Gurnellen, würde damit eine Redundanz der Achsen geschaffen, was die Umleitung von Verkehren erlauben würde. Dies wird auch von Infra, VSG, Litra, CVP und des Schweizer Städteverbands erwähnt. Einige Stellungnahmen fordern ausserdem den Ausbau von Terminalanlagen in Domodossola. Ebenfalls genannt werden die Leistungssteigerung in Iselle, Preglia und Domodossola; die Doppelspur bei Domodossola sowie Geschwindigkeitsanhebung sowie genügend Kreuzungsstellen zwischen Domodossola und Novara mit 750m Länge.



Die Teilnehmenden nennen weitere Massnahmen wie die Erstellung von Terminals in Milano Smistamento, Piacenza, Brescia (Hupac) und Domodossola (CVP, RAAlpin). Das Gotthard Komitee ist der Meinung, dass Trassen für den Gesamtverkehr fehlen. Die Gemeinden Lugano und Gamarogno fragen nach den Auswirkungen auf den RPV. Der Kanton Tessin und der VCS sind der Meinung, dass am Knoten Bellinzona Kapazitäten fehlen und die Gemeinden Chiasso und Balerna sind der Ansicht, dass die Auswirkungen des Ausbaus der italienischen Seehäfen (Genua) zu wenig berücksichtigt werden.

38 Teilnehmende der Vernehmlassung **ÄUSSERN** sich **NICHT** zur vorliegenden Frage.

Die Kantone Waadt und Freiburg stellen jedoch die Nachfrage des 4-Meter-Korridors in Frage und fordern eine vertiefte Analyse, um diese Frage beurteilen zu können. Die Organisation AGVS und die Verkehrsorganisation ASTAG merken an, dass das Verlagerungsziel ohnehin nicht erreicht werde.

Frage 5: Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt?

Grundtenor

Die Mehrheit der Stellungnahmen (56) teilt die Einschätzung vollständig oder teilweise. 5 Teilnehmer sind gegenteiliger Ansicht. 20 Stellungnahmen äussern sich dazu nicht.

Rollmaterial als Zwischenlösung?	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	21	4	31	53
Zu prüfen	2		1	3
Nein	3		2	5
-	2	1	17	20
Total	26	5	50	81

Im Einzelnen

Mit **JA** haben 42 Teilnehmende geantwortet. Sie sind der Ansicht, das neue Rollmaterial sei keine Alternative zum 4-Meter-Korridor, da viele technische Fragen dazu noch offen seien, damit nicht genügend Kapazitäten aufgebaut werden könnten, spezifische Terminals gebaut werden müssten und sich der Ausbau des 4-Meter-Korridors durch die Beschränkung der finanziellen Mittel verzögern könnte.



Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	17	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, TG, TI, VS, ZG
Parteien	2	EVP, FDP
Andere	23	Infra, KöV, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, VSG, Centre Patronal, Pro Bahn, Hupac, AGVS, Gotthard Komitee, ASTAG, Schweizer Städteverband, Bauenschweiz, Gewerbeverband, Rheinhäfen, ACS, Städte Allianz, TCS, RAlpin, FER, Strasseschweiz, SGB

11 Stellungnahmen beantworten die vorliegende Frage mit **JA, ALS ERGÄNZUNG**.

Mit JA, ALS ERGÄNZUNG geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	2	SZ, UR
Parteien	2	CVP, SP
Andere	7	SBB, Alpeninitiative, Lugano, TrasseCH, VCS, SEV, economiesuisse

Verschiedene Kreise fordern vertiefte Abklärungen ob das neue Rollmaterial als Alternative (GE) oder als Ergänzung (LU, SAB) zum 4-Meter-Korridor in Frage kommt. Innovative und effiziente Lösungsansätze sollen aktiv gesucht werden.

Mit **NEIN** haben 5 Teilnehmende geantwortet (JU, VD, FR, CargoForum, VAP). Die Kantone Freiburg und Waadt sehen die Modalohr-Technologie als vollwertige Alternative und nicht nur als Ergänzung. CargoForum und VAP begründen ihre Verneinung der vorliegenden Frage nicht weiter.

Frage 6: Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?

Grundtenor

34 Stellungnahmen sehen keine weiteren Massnahmen. 20 Stellungnahmen beinhalten Vorschläge zu Verbesserungsmassnahmen und 3 Teilnehmende bejahen ohne konkrete Vorschläge. 24 Teilnehmende der Vernehmlassung sind auf diese Frage nicht eingegangen.



Weitere Massnahmen	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	4	2	17	23
Nein	20	1	13	34
-	2	2	20	24
Total	26	5	50	81

Die entsprechenden Äusserungen hinsichtlich des **Ausbaus der Lötschberg-Simplon-Achse** sind bei Frage 4 ausführlich erläutert. 6 Stellungnahmen erwähnen als zusätzliche Massnahme die Einführung einer **Alpentransitbörse** (SP, SGB, Agno/Bioggio/Manno, Alpeninitiative, SEV, SAB).

In den Stellungnahmen der SP, des SEV, der BLS und der Hupac wird auf den Einfluss der **Regulierung des Strassenverkehrs** hingewiesen. Die Rahmenbedingungen und Regulierungsmassnahmen im Strassengüterverkehr, u.a. Gewichtslimiten, Sonn- und Nachtfahrverbote müssten weitergeführt werden. Des Weiteren trage die LSVA massgebend zur Zielerreichung der Verlagerungspolitik bei und dürfe unter keinen Umständen geschwächt werden (SP, SEV). 7 Umweltschutzorganisationen fordern, die maximal erlaubte Höhe und Breite von Lastkraftwagen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes zu fixieren (Alpeninitiative, Ärzte und Ärztinnen für den Umweltschutz, Umverkehr, IG Westtangente, Schweiz. Vogelschutz, Greenpeace, Mountain Wilderness).

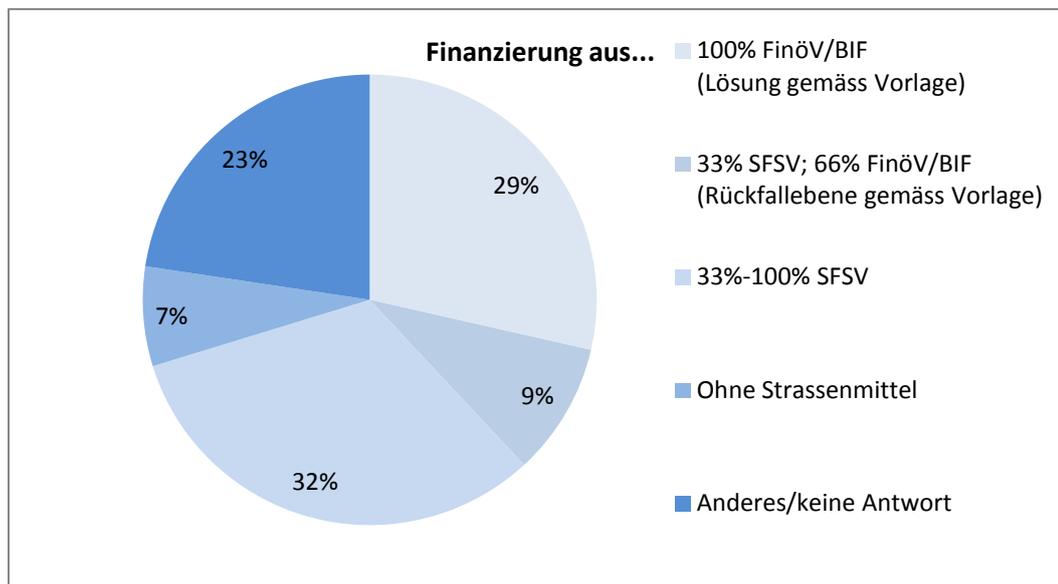
Als **weitere Massnahmen** werden vorgeschlagen: Von der Gemeinde Gambarogno eine neue Verbindung vom Ceneri-Südportal nach Luino zur Entlastung der Seelinie am Lago Maggiore. Die Alpeninitiative will die Trennung des Personen- und Güterverkehrs am Bözbergtunnel. Die SP plädiert dafür, die vorgesehene 2. Gotthard-Röhre abzulehnen. Zusätzlich werden eine makroökonomische Steuerung (Gemeinde Gambarogno), stabile Trassenpreise (Hupac), bessere Trassenlagen (SP) oder konkurrenzfähige Marktangebote (Kanton UR) als Massnahmen vorgeschlagen.

2.3 Finanzierung

Frage 7: Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?

Grundtenor

Die Frage der Finanzierung wurde sehr kontrovers beantwortet: 21 Stellungnahmen befürworten den Vorschlag des Bundesrats einer Finanzierung über FinöV und BIF. 5 Stellungnahmen plädieren für die Rückfallebene mit einer Finanzierung eines Drittels aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). 3 können sich beide Lösungen vorstellen. 27 Stellungnahmen fordern einen höheren Beitrag der Strasse von mindestens 50%. Davon fordern 10 Kantone eine vollständige Finanzierung über die SFSV. 6 Stellungnahmen lehnen die Bezuschussung des BIF mit Mitteln des MinVG und damit ebenfalls die vorgeschlagene Finanzierung des 4-Meter-Korridors aus FinöV und BIF ab.



Im Einzelnen

Nachfolgend wird im Einzelnen auf die verschiedenen in den Stellungnahmen erwähnten Finanzierungslösungen Varianten eingegangen.

FinöV/BIF (Lösung gemäss Vorlage)

Rund ein Viertel der Stellungnahmen (21) befürwortet die vom Bundesrat vorgeschlagene Finanzierung über die Bahnfonds FinöV und BIF. Darunter sind die BPUK und 5 Kantone (TG, GL, ZH, GR, AR), die FDP, der Gewerbeverband, Travail Suisse und economiesuisse, sowie 9 Organisationen (Litra, Infra, VSG, SAB, Bauenschweiz, Pro Bahn, CargoForum, VAP, TCS) sowie das Unternehmen Hupac und die Gemeinde Gambarogno.

Die Kantone Zürich und Graubünden sowie Infra, SAB, Bauenschweiz begründen dies mit Blick auf die befürchtete Finanzierungslücke bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV.

BPUK, CargoForum und VAP vertreten die Ansicht, dass die Schiene über die LSVa und die Mineralölsteuer ohnehin von der Strasse subventioniert werde. Die FDP lehnt eine Mischfinanzierung ab, da dies der Kostentransparenz zwischen der Strasse und der Schiene zuwiderlaufen würde.

Travail Suisse und Litra sprechen sich eher für die FinöV/BIF-Variante aus. Allerdings erachten sie eine Finanzierung aus Strassenmitteln (SFSV) auch als akzeptabel.

Rückfallebene

Die Rückfallebene d.h. eine Finanzierung zu einem Drittel aus dem SFSV und zwei Dritteln aus den Bahnfonds, befürworten der Kanton Neuenburg, die Gemeinde Lugano, der VöV, die Rheinhäfen sowie die Städte Allianz. Der VöV sowie die Rheinhäfen erachten eine Finanzierung alleine über FinöV/BIF für risikobehaftet.

Die EVP und CVP sowie das Unternehmen RAAlpin sprechen sich sowohl für eine Finanzierung über FinöV/BIF als auch für die Rückfallebene aus. Sie machen ihre Präferenz von der FABI-Diskussion



abhängig und weisen darauf hin, dass sie jede Finanzierungslösung unterstützen, die eine Mittelkonkurrenz zu FABI mildert.

Finanzierung aus 33%-100% SFSV

8 Teilnehmende schlagen anstatt der zwei vorgeschlagenen Finanzierungsvarianten eine weitere Variante über mindestens einen Drittel Strassenmittel vor, ohne den genauen Anteil zu präzisieren (KöV, LU, SO, TI, VS, Schweizer Städteverband, Lötschberg Komitee). Der Kanton St. Gallen schlägt vor, die Finanzierung zu 50% dem FinöV/BIF und zu 50% dem SFSV zu belasten. Der Schweizer Städteverband begründet seine Haltung damit, dass durch den 4-Meter-Korridor die Strasse entlastet, hingegen der Personenverkehr auf der Schiene nicht profitieren würde. Das Argument des Bundesrates, dass die Finanzierung über die FinöV/BIF-Variante zu erfolgen habe, weil der SFSV eine Finanzierungslücke droht, sei nicht sachlogisch und deswegen abzulehnen (KöV, SO, OW).

Finanzierung aus 66%-100% SFSV

9 Stellungnahmen schlagen eine weitere Variante mit einer Finanzierung über mindestens zwei Drittel Strassenmittel vor. Es sind dies 3 Kantone (BL, NW, BE), die SP, der SGB, Gotthard Komitee, SEV, Alpeninitiative und VCS. Begründet wird dies mit der Entlastung der Strasse, der kein Nutzen im Personenverkehr gegenüberstehe. Auch der Kanton Baselland begründet diese Präferenz mit dem erwarteten Nutzenverhältnis von 1/3 Schiene und 2/3 Strasse.

Finanzierung auf 100% SFSV

10 Kantone (AI, SZ, JU, BS, VD, ZG, SH, UR, GE, OW) sind der Meinung, dass der Ausbau eines 4-Meter-Korridors vollständig aus Strassenmitteln finanziert werden muss. 4 Kantone (AI, SZ, BS, UR) begründen dies mit der Entlastung der Strasse. Die Kantone Zug und Schaffhausen erachten das Argument des Bundesrates der drohenden Finanzierungslücke in der SFSV nicht als sachlogisch.

Finanzierung FinöV/BIF ohne Strassenmittel

6 Stellungnahmen (SVP, Centre patronal, AGVS, ACS, Strasseschweiz und ASTAG) lehnen die Bezuschussung des BIF mit Mitteln der Mineralölsteuer und damit ebenfalls die vorgeschlagene Finanzierung des 4-Meter-Korridors aus FinöV und BIF ab. Sie begründen ihre Variantenpräferenz zudem mit der Finanzierungslücke in der SFSV. In diesen Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Schieneninfrastruktur zum grössten Teil über Erträge aus dem Strassenverkehr finanziert wird (Mineralölsteuer, LSVA) und sich die Schiene weder via FinöV-Fonds noch BIF an der Finanzierung ihrer eigenen Infrastruktur beteiligt.



Frage 8: Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?

Grundtenor

Rund die Hälfte der eingegangenen Stellungnahmen (44) sehen weitere, im Bericht nicht berücksichtigte Vor- oder Nachteile beziehungsweise Auswirkungen der vorgeschlagenen Finanzierungslösung. 11 Stellungnahmen verneinen die Frage und 26 Vernehmlassende äussern sich nicht weiter dazu.

Weitere Auswirkungen	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	18	2	24	44
Nein	4	1	6	11
-	4	2	20	26
Total	26	5	50	81

Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben die folgenden Teilnehmer.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	18	AI, SZ, JU, BL, NW, GL, BS, NE, ZG, SO, OW, AG, TI, UR, SG, BE, GE, VS
Parteien	2	SVP, SP
Andere	24	Gewerbeverband, economiesuisse, SGB, Gambrogno, Komitee Lötschberg, AGVS, Gotthard Komitee, SEV, FER, VöV, Litra, ASTAG, TCS, Strasseschweiz, KöV, Schweizer Städteverband, Städte Allianz, Schweizer Gemeindeverband, VCS, BLS, SBB, Hupac, Rheinhäfen, RAlpin

Von den 44 Stellungnahmen, die mit **JA** geantwortet haben, sind 18 Teilnehmende der Meinung, dass die Finanzierung des 4-Meter-Korridors in Konkurrenz zu den Massnahmen aus dem ZEBG und der FABI-Vorlage steht. Es sind dies 7 Kantone (AI, SZ, JU, BS, AG, GE, VS), die SP, der Dachverband SGB, 5 Organisationen (Litra, Komitee Lötschberg, Gotthard Komitee, SEV, VCS), 3 Unternehmen (BLS, SBB, RAlpin) sowie der Schweizer Städteverband. Die KöV, 5 Kantone (ZG, SO, OW, UR, SG) sowie die Städte Allianz und der Schweizer Gemeindeverband weisen darauf hin, dass die Frage der Finanzierung der Terminals keine Verzögerungen der ZEB- und STEP-Projekte verursachen darf. Mehrfach wird geäussert, dass ein allfälliger finanzieller Spielraum im BIF dringenden Projekte im Personenverkehr zu Gute kommen soll. Auch die Finanzierungslücke in der SFSV wird an der Stelle mehrfach erwähnt (Strasseschweiz, TCS, TI, SVP, Gewerbeverband).



Mit **NEIN** haben folgende 11 Teilnehmende geantwortet.

Mit Nein geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	4	TG, VD, GR, FR
Parteien	1	FDP
Andere	6	Infra, VSG, SAB, Alpeninitiative, Trasse CH, ACS

2.4 Weitere Fragen

Auswirkungen

Frage 9: Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?

Grundtenor

Ein klarer Grundtenor lässt sich zur vorliegenden Frage nicht feststellen. 37 Teilnehmende sind mit den beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden. 32 der eingegangenen Stellungnahmen enthalten keine Aussage zur vorliegenden Frage. Die übrigen 12 Teilnehmenden haben verschiedene zusätzliche Auswirkungen angemerkt.

Im Einzelnen

Mit **JA** haben 37 Teilnehmer geantwortet. In der Stellungnahme fordert der Kantons Schwyz, dass die Auswirkungen während der Bauphase besser dargestellt werden sollen.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	20	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
Parteien	3	FDP, CVP, SP
Andere	14	KöV, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, SAB, SBB, Hupac, Trasse CH, Gotthard Komitee, Schweizer Städteverband, Rheinhäfen, VCS, Städte Allianz, RAlpin

4 Stellungnahmen (JU, Alpeninitiative, AGVS, ACS) sind **TEILWEISE** einverstanden. AGVS, ACS führen aus, dass das Verlagerungsziel trotzdem verfehlt werde. Die Alpeninitiative fordert, dass der Ausbau von einer Alpentransitbörse begleitet werden müsse.



Mit **NEIN** haben ASTAG, TCS und Strasseschweiz geantwortet. Alle begründen die Ablehnung damit, dass das Verlagerungsziel ohnehin verfehlt werde.

DIVERSE BEMERKUNGEN: 2 Gemeinden (Bellinzona, Gambarogno) fragen nach den Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr. Rund 10 Vernehmlassende haben entsprechende Befürchtungen an anderer Stelle angemerkt. 2 Gemeinden (Lugano, Gambarogno) halten fest, dass keine Terminals im Tessin gebaut werden dürfen. Der Kanton Aargau möchte detaillierter in Kenntnis gesetzt werden, welche Auswirkungen der Bau und der Betrieb des 4-Meter-Korridors mit sich bringen würde und fordert den Einbezug des Kantons. Die Verkehrsorganisation Pro Bahn hält fest, dass die Betriebskosten durch den Betrieb zu tragen seien.

Frage 10: Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Grundtenor

Auch hier ergibt sich kein einheitliches Bild. Während 27 Stellungnahmen diverse Anmerkungen zu möglichen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors enthalten, verneinen dies 26 Stellungnahmen und 28 enthalten sich einer Antwort.

Im Einzelnen

Die vorliegende Frage mit **NEIN** beantwortet haben 26 Teilnehmende. Die Gemeinde Lugano hält fest, dass ohne den 4-Meter-Korridor schwerwiegende Auswirkungen auf den Verkehr der Autobahn A2 und des Kantons Tessin sowie auf die Umwelt und die Lebensqualität zu erwarten seien.

Mit **NEIN** geantwortet

Kategorie	Anzahl	
Kantone	16	AI, JU, TG, NW, NE, VD, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, AR, FR, BE, GE
Parteien	2	FDP, CVP
Andere	8	Infra, KöV, VSG, SBB, Alpeninitiative, Lugano, Trasseschweiz, Gotthard Komitee



27 Teilnehmende nannten in ihrer Antwort folgende spezifischen Auswirkungen, die der Ausbau mit sich bringen könnte:

Redundanz

5 Teilnehmende (BLS, Rheinhäfen, RALpin, VöV, VCS) erwähnen die Achsenredundanz, die bereits in der Frage 4 erläutert wurde.

Norditalien bzw. das Tessin

6 Teilnehmende (SAB, Hupac, Gewerbeverband, UR, SGB, VS) erwarten weitere Auswirkungen auf Behörden, Wirtschaft und Anwohner im Tessin und in Norditalien. Für die SAB ist darüber hinaus der Ausbau eines 4-Meter-Korridors nicht sinnvoll, wenn Terminals im Tessin ausgebaut werden müssten. Andere erwähnen an dieser Stelle die Vorfinanzierung in Norditalien als Risiko (UR, SGB, Hupac, Komitee Lötschberg, UR).

Personenverkehr

6 Stellungnahmen erwähnen Auswirkungen auf den Personenverkehr. Die EVP sowie der Kanton Uri sehen dies positiv, da dadurch Doppelstockzüge ins Tessin verkehren können. Einige Stellungnahmen weisen hingegen darauf hin, dass zurzeit keine Doppelstockzüge für den Verkehr mit dem Tessin beschafft würden, dass also der Personenverkehr nicht vom 4-Meter-Korridor profitiere. 4 Teilnehmende der Vernehmlassung (SZ, BL, BS, SP) befürchten Einschränkungen im regionalen Personenverkehr.

Finanzierungslücke SFSV

5 Teilnehmende der Vernehmlassung befürchten wegen der gewählten Finanzierungslösung eine Finanzierungslücke im SFSV (ASTAG, ACS, TCS, Strasseschweiz, AGVS).

Lärm und Emissionen

4 Stellungnahmen befürchten Auswirkungen auf die Umwelt (Emissionen, Lärm) und Gesundheitsschäden (Pro Bahn, Gambarogno, SEV, SP).

Rechtsanpassungen

Frage 11 Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundtenor

30 Stellungnahmen unterstützen die vorgesehene gesetzliche Anpassung. 22 machen ihre Unterstützung von Forderungen abhängig, die sie zu Massnahmen und Finanzierung formuliert haben. Einige dieser Teilnehmenden begründen ihre Ablehnung damit, dass sie keinen Ausbau der Terminals im Tessin wollen, andere damit, dass sie gegen die Finanzierung aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 30 Teilnehmende geantwortet. Der SEV und die SP betonen, dass die finanzielle Lösung nochmals überdacht werden müsse. Die FDP verlangt die Anpassung der Vorfinanzierung in Italien und fordert u.a. eine Möglichkeit der vorzeitigen Kündigung der Schweiz bei Bauverzug. Die Alpeninitiative fordert, dass die maximal zulässige Höhe und Breite der schweren Güterfahrzeuge in der Strassengesetzgebung geregelt werden soll.

Mit JA geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	6	TG, GR, AG, TI, AR, VS
Parteien	3	FDP, CVP, SP
Andere	21	Infra, Komitee Lötschberg, BLS, VöV, VSG, Centre Patronal, SAB, SBB, Hupac, Alpeninitiative, Trasseschweiz, AGVS, Bauenschweiz, Gewerbeverband, Reinhäfen, VCS, ACS, SEV, TCS, RAIPin, FER

VORBEHALTE gegen die vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen finden sich in den folgenden 22 Stellungnahmen. Die Vorbehalte sind im Folgenden dargestellt.

Mit Vorbehalten geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	11	AI, JU, ZG, SO, SG, OW, UR, SG, FR, BE, GE
Parteien	1	SVP
Andere	10	KöV, Litra, Lugano, Gotthard Komitee, ASTAG, Gambrogno, Chiasso, Strasseschweiz, SGB, Balerna

Folgende Vorbehalte wurden geäussert:

Mittel in ZEB einstellen

9 Stellungnahmen begründen ihre ablehnende Haltung gegenüber den vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen mit der Mittelknappheit im FinöV-Fonds. Sie fordern eine Aufstockung dieses Fonds um die für den 4-Meter-Korridor benötigten Mittel, damit die rechtzeitige Umsetzung der ZEB- und STEP-Massnahmen sichergestellt ist. Diese Meinung vertreten 7 Kantone (AI, ZG, SO, OW, UR, BE, GE), die KöV und das Gotthard Komitee.

Finanzierungslösung prüfen

7 Teilnehmende verhalten sich ablehnend, da die Vorlage nicht die von ihnen vorgeschlagene Finanzierungslösung beinhaltet. Darunter 3 Kantone (SH, SG, FR), die SVP, die ASTAG, die Stras-



seschweiz sowie der Dachverband SGB. Die von den Teilnehmenden vorgeschlagenen Finanzierungs-lösungen variieren jeweils.

Keine Terminals im Tessin

3 Gemeinden (Gambarogno, Chiasso, Balerna) lehnen eine Erhöhung der Terminalkapazität im Tessin ab und haben deswegen Vorbehalte gegenüber den gesetzlichen Anpassungen (siehe dazu auch Frage 2).

Erkenntnisstand

Frage 12: Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?

Grundtenor

Eine klare Mehrheit (36) bleibt auch im Fall einer Verzögerung oder Verteuerung bei ihrer Einschätzung, da der 4-Meter-Korridor und die Verlagerungspolitik allgemein prioritär seien. 8 Teilnehmer stellen gewisse Bedingungen. 9 Teilnehmende würden ihre Einschätzung revidieren.

Weitere Auswirkungen	Kantone	Parteien	Andere	Total
Ja	1	0	8	9
Nein	19	2	15	36
Nein, ausser	2	0	6	8
-	4	3	21	28
Total	26	5	50	81

Im Einzelnen

36 Teilnehmende bleiben bei ihrer Einschätzung und **verneinen** deshalb die vorliegende Frage. In 9 Stellungnahmen (TG, SH, GR, AR, CVP, Alpeninitiative, Trasseschweiz, VCS, SEV) wird dies damit begründet, dass der Ausbau zwingend rasch erfolgen muss. 6 Teilnehmende, darunter die KöV sowie 5 Kantone (AI, ZG, SO, OW, BE) wollen die Mittel in ZEB eingestellt haben, wie dies bei Frage 11 bereits von diversen Kantonen gefordert wird.



Mit Nein geantwortet		
Kategorie	Anzahl	
Kantone	19	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, UR, AR, BE, GE, VS
Parteien	2	FDP, SP
Andere	15	Infra, KöV, Komitee Lötschberg, VSG, Agno/Bioggio/Manno, Hupac, Alpeninitiative, Lugano, Trasse CH, Gotthard Komitee, Gambio, Bauenschweiz, Gewerbeverband, VCS, SEV

8 Teilnehmende knüpfen ihre Antwort an eine Bedingung. Die Verkehrsorganisationen AGVS, ASTAG, ACS, TCS, Strasseschweiz würden ihre Meinung ändern, wenn die SFSV zur Finanzierung belangt wird. Die Kantone Aargau und St. Gallen sowie der Schweizer Städteverband nennen als Bedingung, dass die ZEB- und STEP-Massnahmen durch den 4-Meter-Korridor nicht verdrängt werden dürfen.

9 Stellungnahmen haben mit **JA** geantwortet und würden folglich ihre Einschätzung anpassen (JU, BLS, VöV, Centre partronal, SAB, Rheinhäfen, Städte Allianz, RAlpin, FER). Centre partronal, SAB, VöV, Rheinhäfen und FER halten fest, dass insbesondere eine starke Kostensteigerung ihre Einschätzung ändern würde.

Bemerkungen

Frage 13: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die meisten Bemerkungen, wurden bereits in den vorhergehenden Fragen dargestellt (z.B. Terminalausbau im Tessin, Regulierungsmassnahmen im Strassenverkehr). Gewisse Themen beziehen sich nur am Rande auf den 4-Meter-Korridor (bspw. weitere Ausbaumassnahmen Wisenberg, Axentunnel, 3. Gleis Tombine–Svitto; Fonds zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur; Betriebsabgeltungen im Kombiverkehr). Einzelne Bemerkungen beziehen sich auf die Gesamtkonzeption und die Richtigkeit der Schätzungen. VöV, Rheinhäfen, VCS, economiesuisse erachten die Kostenschätzung für den Bözbergtunnel als zu hoch. 3 Kantone (BL, BS, FR) sowie der Dachverband Centre patronal erwarten die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für den europäischen Güterverkehrskorridor (inkl. Terminals). Centre patronal verlangt zudem eine Gesamtschau der Investitionen auf der Gotthard-Achse. Die FDP schlägt vor, FABI und den Ausbau eines 4-Meter-Korridors gleichzeitig im Parlament zu beraten. Der Kanton Aargau hält bereits erste Vorstellungen zu Lärm, zur Aushubentsorgung sowie zum Berg-/Thermalwasser fest. Der Schweizer Gemeindeverband erwartet eine Koordination mit den Gemeinden für die im Bericht nicht genau verorteten Massnahmen auf offener Strecke.



Anhang 1: Liste der Adressaten des Vernehmlassungsverfahrens

Abkürzung	Absender	Stellungnahme
1.	Kantone / Cantons / Cantoni	
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich	Ja
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern	Ja
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern	Ja
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri	Ja
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Ja
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Ja
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Ja
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Ja
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug	Ja
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Ja
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Ja
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Ja
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Ja
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Ja
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Ja
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Ja
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Ja
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Ja
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau	Ja
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Ja
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Ja
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Ja
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Ja
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Ja
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Ja
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Ja
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr	Ja
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen	Nein
FDK	Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren	Nein



2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale	
BDP	BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz / PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / Partito borghese democratico PBD	Nein
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero	Ja
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali	Ja
SPS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero	Ja
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro	Ja
CSP-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden	Nein
CSVP	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	Nein
EVP	EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz / PEV Parti évangélique suisse / PEV Partito evangelico svizzero	Ja
Grüne	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero	Nein
GB	GB Grünes Bündnis / AVeS: Alliance Verte et Sociale / AVeS: Alleanza Verde e Sociale	Nein
GLP	Grünliberale Partei Schweiz	Nein
Lega	Lega dei Ticinesi	Nein
MCR	Mouvement Citoyens Romand (MCR)	Nein
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband	Ja
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Ja
Städteverband	Schweizerischer Städteverband	Ja



4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
	economiesuisse	Ja
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Ja
	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori	Nein
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)	Nein
Baumeisterverband	Schweizerischer Baumeisterverband / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori	Nein
SBV	Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) / Associazione svizzera dei banchieri (ASB)	Nein
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)	Ja
KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz) Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse) / Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera)	Nein
	Travail.Suisse	Ja
	Centre Patronal	Ja
UNIA	Gewerkschaft UNIA	Nein

5.	Organisationen / organisations / organizzazioni	
Alpeninitiative	Alpen-Initiative, Initiativkomitee	Ja
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz	Ja
ACS	Automobilclub der Schweiz	Ja
VSAI	auto-schweiz, Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure	Nein
BLS	BLS AG	Ja
	Club der Autofreien Schweiz	Nein
	Coop Schweiz	Nein
Post	Die Schweizerische Post	Nein
	Equiterre	Nein
EV	Erdöl-Vereinigung	Nein
FRC	Fédération romande des consommatrices	Nein
SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband	Ja
	Gotthard-Komitee	Ja
	GS1 Schweiz	Nein



Hupac	Hupac AG	Ja
Litra	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Ja
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr	Nein
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	Nein
	Konferenz der Denkmalpfleger/innen	Nein
KF	Konsumentenforum	Nein
LRS	Les Routiers Suisse	Nein
	Liberale Aktion	Nein
	Lötschberg-Komitee	Ja
	Migros-Genossenschafts-Bund	Nein
	Naturfreunde Schweiz	Nein
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz	Ja
	Oustrail	Nein
VPOD	Schweiz. Verband des Personals öffentlicher Dienste	Nein
	Schweiz. Verband der Umweltfachleute	Nein
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	Ja
SSV	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft	Nein
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz	Nein
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	Ja
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten	Nein
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Nein
Spedlogswiss	Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen	Nein
SL	Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz, -pflege	Nein
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz	Nein
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband	Ja
	Syna	Nein
SSC	Swiss Shipper's Council	Nein
TCS	Touring Club der Schweiz, TCS	Ja
	Transfair	Nein
VöV	Verband öffentlicher Verkehr	Ja
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft	Ja
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute	Nein
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz	Ja
WWF	World Wildlife Fund Schweiz	Nein



6.	Spontanantworten	
	Fachverband Infra	Ja
	Gemeinde Agno/Bioggio/Manno	Ja
	Gemeinde Bellinzona	Ja
	Gemeinde Lugano	Ja
	Gemeinde Gambarogno	Ja
	Gemeinde Chiasso	Ja
	Gemeinde Balerna	Ja
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz	Ja
	Städte Allianz	Ja
VSG	Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer	Ja
USIC	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen	Ja
	IG Westtangente	Ja
	Bauenschweiz	Ja
	Mountain Wilderness	Ja
	Ärzte und Ärztinnen für den Umweltschutz	Ja
	Umverkehr	Ja
	Schweiz. Vogelschutz	Ja
	Greenpeace	Ja
	Trasseschweiz/TrasseCH	Ja
	Rheinhäfen	Ja
	RAlpin AG	Ja
	Bahn 2000+	Ja
	CargoForum	Ja
Fer	Fédération des Entreprises Romandes	Ja



Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage für den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr

Grundsätzliche Zielsetzung

- 1) Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage – der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern – einverstanden?

Massnahmen

- 2) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden?
- 3) Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vorzufinanzieren?
- 4) Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen?

Weitere Massnahmen:

- 5) Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt?
- 6) Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?

Finanzierung

- 7) Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene?
- 8) Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen?



Weitere Fragen

Auswirkungen:

- 9) Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden?
- 10) Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Rechtsanpassungen:

- 11) Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen? *Siehe Kapitel 2*

Erkenntnisstand:

Der erläuternde Bericht zu Vernehmlassungsvorlage stellt den derzeitigen Stand des Wissens dar. Aufgrund der Dringlichkeit – die Finanzierung muss ab dem Jahr 2014 in Kraft treten, um eine Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors im Jahr 2020 zu ermöglichen – wird die Vernehmlassung vor Abschluss des Vorprojekts der SBB zum 4-Meter-Korridor durchgeführt. Durch den Erkenntnisgewinn aus dem Vorprojekt kann die Vorlage noch Änderungen in Bezug auf Alternativen, Kosten und den Zeitpunkt der Inbetriebnahme erfahren.

- 12) Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?

Bemerkungen

- 13) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zu Vernehmlassungsvorlage?