

Parlamentarische Initiative

Gotthard-Strassentunnel/A2. Bau einer zweiten Röhre (Giezendanner)

Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

September 2002

1. Vorbemerkungen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im Auftrag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N) mit Schreiben vom 17. Mai 2002 das Vernehmlassungsverfahren zur Parlamentarischen Initiative Gotthard-Strassentunnel/A2. Bau einer zweiten Röhre (Giezendanner) mit Frist bis zum 15. August 2002 eröffnet.

Eingegangen sind insgesamt 91 Stellungnahmen von Kantonen, Parteien, Verbänden, Interessengruppen und Einzelpersonen. Die detaillierte Liste der Eingabestellen mit den im vorliegenden Bericht verwendeten Abkürzungen findet sich im Anhang.

Die Meinungsäusserungen wurden auf das Wesentliche beschränkt, sinngemässe Anträge und Bemerkungen zusammengefasst.

Der SGeV verzichtete angesichts der stark divergierenden Meinungen seiner Mitglieder auf eine detaillierte Stellungnahme. Auch die Kantone SG und TG reichten keine detaillierte Stellungnahme ein, ebenso der STV.

Unter dem Begriff Umweltverbände werden in dem vorliegenden Bericht folgende Verbände und Organisationen subsumiert: AeFU, AlpenIni, GRE, IG Velo, KAN, PN, SES, UVR, VCS, WWF.

2. Stellungnahmen

2.1 Planungsbeginn und Planungsvorhaben

Frage 1:

Wie beurteilen Sie grundsätzlich das Vorhaben, die Planung und den Bau einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels im gegenwärtigen Zeitpunkt einzuleiten, insbesondere im Hinblick auf die Transportkapazitäten für den Lastwagen- und Personenverkehr?

2.1.1 Gegen eine Planung zum jetzigen Zeitpunkt

Kantone (13)
ZH, BE, LU, SZ, NE, NW, ZG, SO, BS, SH, GR, VD, JU
Parteien (4)
CSP, EDU, Grüne, SPS
Übrige Organisationen (18)
ACVS, AefU, AlpenIni, GRE, IGöV, IG Velo, KAN, PN, SEV, SES, SGB, SHS, SVI, transfair, UVR, VCS, VöV, WWF

Zwölf Kantone sowie EDU, ACVS, IGöV, SVI und VöV sind gegen einen sofortigen Planungsbeginn. Sie halten den Ausbau des Gotthard-Strassentunnel nicht für prioritär, da andere Nationalstrassenabschnitte stärker überlastet seien, die Kapazität am Gotthard-Strassentunnel im Normalbetrieb genüge und auch mit einer markanten Verkehrszunahme kein Dauerstau wie in den Agglomerationen zu erwarten sei. Sie verlangen einen gezielten und effizienten Mitteleinsatz auf dem bestehenden Netz und in den hoch belasteten Agglomerationen. Die Planung einer zweiten Röhre zum

jetzigen Zeitpunkt wäre in verkehrs-, finanz-, staats- und umweltpolitischer Hinsicht ein falsches Signal und würde die A2-Anrainer-Kantone in eine schwierige Situation bringen. Mit einer allfälligen Planung könne erst nach der Inbetriebnahme der NEAT begonnen werden, wenn die Verlagerung ihre Wirkung zeige. Zudem sollte die Planung nur in einem Gesamtkonzept erfolgen, das die Auswirkungen auf die Verkehrsströme auf die Nord-Süd-Achse und die angrenzenden Gebiete berücksichtige (NW, ACVS). GR verlangt bei einer allfälligen Ausführung die Beschränkung des Betriebs auf eine Fahrspur pro Richtung.

LU kann sich mit einer zweiten Röhre einverstanden erklären, sobald die Umfahrung Luzern geplant und gebaut ist. Die entsprechenden Beschlüsse des Bundesrates und des Parlaments seien sofort einzuleiten.

CSP, Grüne, SPS, die Umweltverbände sowie SEV, SGB, SHS und transfair sind nicht nur zum jetzigen Zeitpunkt, sondern grundsätzlich gegen die Planung einer zweiten Röhre. Eine zweite Röhre widerspreche den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität, zu welcher die Bundesverfassung verpflichte. Die Planung einzuleiten, ohne die Wirkung der Verlagerungspolitik abzuwarten, sei unsinnig und kontraproduktiv und würde falsche Signale an die Transportwirtschaft und die EU aussenden. Zur Bewältigung der Schwerverkehrszunahme werde die NEAT gebaut. Laut den Umweltverbänden kann der Schwerverkehr mit dem Alpenschutzartikel und dem Verkehrsverlagerungsgesetz mehr als halbiert werden, was strassenseitige Ausbauten überflüssig mache. Zur Zeit würden die Bahnkapazitäten im Güterschwerverkehr nur zu 2/3 genutzt (30-35 Mio. t) und mit der NEAT werde eine Kapazität von 60 Mio. zur Verfügung stehen. Zudem habe die SBB vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels doppelt so viele Personen befördert wie heute. Eine Planung dränge sich auch nicht auf, weil die Kapazitäten an den Grenzübergängen massgeblich seien. Die Pkw-Staus, die sich auf wenige Tage im Jahr konzentrierten, könnten mit einer gezielten Bedarfssteuerung (Tunnelgebühren, Reservationssystem) und einer Attraktivitätserhöhung des Bahnangebots reduziert werden. Zudem seien die volkswirtschaftlichen Kosten von Freizeitstaus niedriger zu bewerten als Staus des Berufsverkehrs.

2.1.2 Für einen sofortigen Planungsbeginn

Kantone (4)
OW, BL, AI, TI
Parteien (3)
FDP, LPS, SVP
Übrige Organisationen und Private (28)
eco-sui, SAV, SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, CP, FRS, FSP, HK BB, HK GE, HK GR, HK SO, IKST, LRS, SBV, TCS, VP SH/ TI/ VD, VSCI, VSIG, VSS, Blatter, Roth

Vier Kantone, drei Parteien sowie 26 Organisationen sind für einen sofortigen Planungsbeginn. Der Bau einer zweiten Röhre sei aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Systemverfügbarkeit sowie der Anbindung des Kantons Tessin an den Rest des Landes unumgänglich. TI betont, dass eine gute Anbindung ihres Kantons an die übrige Schweiz politisch und wirtschaftlich von fundamentaler Wichtigkeit sei; ebenfalls wichtig sei eine gute Verbindung zur Lombardei. Selbst wenn die Verlagerung des Güterschwerverkehrs gelingen sollte, bliebe das Problem des Personenverkehrs,

der nicht auf die Schiene verlagert werden könne und den Binnenverkehr sowie den Verkehrsfluss behindere, bestehen.

Ohne zweite Röhre könnten ab 2010/2015 Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten nur mit grossen Behinderungen ausgeführt werden und ab 2020 träten dann auch Probleme beim Betrieb auf. Ab 2030 müsste der Tunnel gar für mehrere Monate geschlossen werden. In diesen Fällen wäre der Kanton Tessin vom Rest der Schweiz abgeschnitten. Zudem würde sich durch den Ausweichverkehr das Sicherheitsrisiko auf den anderen Alpenübergängen erhöhen.

Ein sofortiger Planungsbeginn der zweiten Röhre sei auch notwendig, da frühestens im Jahre 2015 mit der Inbetriebnahme zu rechnen sei. Wegen Sanierungsarbeiten an der ersten Röhre könne die vierspurige Inbetriebnahme frühestens 2015/2020 erfolgen und wegen eines langen politischen Entscheidungsfindungsprozesses und möglicher Einsprachen müsse mit einer langen Realisierungszeit gerechnet werden. Die Ausführungsplanung sei voranzutreiben, um die Grundlagen für einen Ausbauentcheid zu ermöglichen.

Ein gut ausgebautes Verkehrsnetz und die Sicherung der Mobilität sei eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung aller Wirtschaftsregionen des Landes (SVP). Zudem würden auch im Verkehr verfassungsrechtliche Grundsätze wie die Wirtschaftsfreiheit und die freie Wahl des Verkehrsträgers, welche die Schweiz im Landverkehrsabkommen anerkannt hat, gelten. Der Engpass am Gotthard beeinträchtige die Schweizer Wirtschaft und insbesondere die Gütertransportwirtschaft, welche die hohen Folgekosten der Staustunden zu tragen hätten (CFS). Der Gotthard-Strassentunnel werde im Personenverkehr zu 80% und im Güterverkehr zu 75% für Binnenfahrten benützt, was die herausragende Bedeutung des Tunnels für die Schweiz unterstreiche. Eine zweite Röhre würde in erster Linie dem Inland und hier insbesondere dem Kanton Tessin und nicht dem Ausland zu Gute kommen.

Das Mobilitätsbedürfnis steige seit Jahrzehnten an und die Prognosen sagten weiterhin wachsende Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr voraus. Gründe dafür lägen in der Konzentration von Produktionsprozessen auf einzelne Standorte, in den Anforderungen der Verbraucher und den EU-Prinzipien des freien Warenverkehrs, was den Bedarf an Transportkapazitäten erhöhe. Der Gotthard-Strassentunnel bewältige inzwischen dreimal mehr Verkehr als in der Planungsphase vorgesehen. Gemäss Studien müsse am Gotthard in einigen Jahren mit mehr Staustunden als am Baregg gerechnet werden.

2.1.3 Weitere Anliegen und Forderungen

Für einen sofortigen Planungsbeginn unter Einhaltung bestimmter Bedingungen

Kantone, Parteien, Organisationen (8)

GL, FR, AG, AR, GE, CVP, KIK, SHV, SAB
--

Die CVP stimmt Planung und Bau einer zweiten Röhre zu, wenn eine Volksabstimmung sowie weitere Massnahmen zur Verlagerung des Transitgüterverkehrs durchgeführt werden und eine Bewertung der Entlastungswirkung durch die Lötschbergachse der NEAT vorliegt. Durch eine Planung werde eine einigermaßen zuverlässige Kostenschätzung erst möglich.

Die KIK schlägt vor, den Bau einer zweiten Röhre zum heutigen einröhrigen Tunnel mit Sicherheitsstollen auszuführen und dieses Tunnelsystem im Einrichtungsbetrieb mit je nur einer Fahrspur und einem breiten Standstreifen zu betreiben. Die strassenseitigen Kapazitäten am Gotthard würden so nicht erhöht und die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene nicht gefährdet. Die Systemverfügbarkeit und die Verkehrssicherheit würden sich markant erhöhen. Die Kantone GL, FR und AG befürworten den Bau einer zweiten Röhre im Sinne des Vorschlages der KIK. Auch AR und GE sind aus Sicherheits- und Systemgründen für den Bau einer zweiten Röhre, der aber nicht zur Kapazitätserhöhung führen dürfe.

UR macht seine Zustimmung zum Bau einer zweiten Röhre von der Erfüllung folgender Bedingungen abhängig:

- Gewährleistung des Alpenschutzes: Ausnahmen nach Artikel 84 Absatz 3 BV sind nur nach einer tatsächlichen Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs zu gewähren
- kein Ausbau der Strecke zwischen Erstfeld und Göschenen
- neue Verkehrslenkungsmassnahmen im Transitbereich zur Erreichung des Verlagerungsziels und zur Beschränkung des Schwerverkehrs auf der Gotthardachse durch marktwirtschaftliche, tarifliche oder dirigistische Instrumente. Dafür sind Nachverhandlungen mit der EU zum bilateralen Verkehrsabkommen aufzunehmen
- flankierende Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsfluss auf der A2 in Uri, ohne den Binnenverkehr, insbesondere zum TI, zu beeinträchtigen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Gotthard-Strassentunnel und auf der A2/ Risikominderung beim Betrieb/Unterhalt des Tunnels
- Baubeginn frühestens nach Inbetriebnahme Gotthardbasistunnel
- die Gotthardpassstrasse bleibt eine Nationalstrasse
- Verbesserung der Raum- und Umweltsituation in Uri.

UR schlägt im Weiteren eine Änderung von Artikel 84 Absatz 3 BV vor:

„Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind der Bau einer zusätzlichen Strassentunnelröhre zwischen Göschenen und Airolo sowie Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Verlagerungsziel nach Absatz 2, die Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsfluss und der Schutz der Umwelt sind durch geeignete Massnahmen zu gewährleisten.“

VS macht seine allfällige Zustimmung zu Planung und Bau einer zweiten Röhre von der Untersuchung folgender Aspekte abhängig:

- Erhöhung der Attraktivität des Gotthard-Strassentunnel durch eine zweite Röhre
- Auswirkungen einer eventuellen Schwerverkehrsbewirtschaftung auf die anderen Alpenübergänge und damit verbundene, zusätzlich notwendige Ausbauten aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen
- Auswirkungen auf die Rentabilität der NEAT, Vereinbarkeit mit der Verlagerungspolitik und der europäischen Verkehrspolitik.

SG und TG verzichten – wie erwähnt - auf eine einlässliche Stellungnahme. SG sieht Handlungsbedarf vornehmlich bei der Verkehrssituation in den Agglomerationen und entlang der Ost-West-Achse sowie bei der Anbindung an die Hochleistungsnetze (Strasse und Schiene) im Ausland. TG verlangt bei einem allfälligen Bau flankierende Massnahmen, um die Verlagerung und die Finanzierung der NEAT nicht zu gefährden.

Ein Ja zur Planung bedeute aber noch kein Ja zum Bau (SHV).

Beim SGeV bestehe mehrheitlich Skepsis gegen Planung und Bau einer zweiten Röhre. Beim SStV seien die Meinungen der Mitglieder je nach Betroffenheit geteilt.

Die Frage nach dem Zeitpunkt der Planung sei schwierig zu beantworten, da konkrete verkehrsmittelübergreifende Studien fehlten (LITRA). Gemäss SAB soll die Planung im Sinne einer vertieften Bedürfnisabklärung vor allem in konzeptioneller Hinsicht an die Hand genommen werden.

2.2 Verfassungsänderung des Artikels 84, Absatz 3 BV

Frage 2:

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Verfassungsänderung, den Alpenschutzartikel mit einer weiteren Ausnahme zu ergänzen, einverstanden?

2.2.1 Gegen eine Verfassungsänderung

Kantone (10)
ZH, NW, GL, ZG, SO, AR, GR, NE, VD, JU
Parteien (3)
CSP, Grüne, SPS
Übrige Organisationen (17)
AefU, AlpenIni, GRE, IGöV, IG Velo, KAN, PN, SEV, SES, SGB, SHS, transfair, SVI, UVR, VCS, VöV, WWF

Gegen eine Verfassungsänderung sind zehn Kantone, drei Parteien, die Umweltverbände sowie IGöV, SGB, SHS, SVI, transfair und VöV. Eine solche käme einer Verwässerung des Volkswillens gleich und würde den Alpenschutzartikel, den Grundpfeiler der Schweizer Verkehrspolitik, aushöhlen. Eine Änderung von Art. 84 Abs.3 BV würde auch eine Änderung von Artikel 84 Absatz 1 und Absatz 2 BV nach sich ziehen (ZG). Mit dem Bau einer zweiten Röhre würde keine Ausnahme, sondern eine neue Regel geschaffen, durch die rund 80% des alpenquerenden Transits von der Kapazitätsbeschränkungen der alpenquerenden Transitstrassen ausgenommen würden.

2.2.2 Gegen eine Verfassungsänderung zum jetzigen Zeitpunkt

Kantone und übrige Organisationen
UR, SZ, BS, SH, SAB

Vier Kantone und SAB vertreten die Ansicht, dass über eine Verfassungsänderung erst nach Inbetriebnahme der NEAT diskutiert werden könne. SH ist langfristig mit einer Verfassungsänderung einverstanden, sofern diese mit der europäischen Verkehrspolitik koordiniert würde (bilaterales Abkommen mit der EU unter Einbezug des Transitverkehrs).

2.2.3 Für eine Verfassungsänderung

Kantone (5)
OW, BL, AR, AG, TI
Parteien (4)
CVP, FDP, LPS, SVP
Übrige Organisationen und Private (30)
eco-sui, SAV, SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, CP, FRS, FSP, HK BB, HK GE, HK GR, HK SO, IKST, LITRA, LRS, SBV, TCS, VP FR/SH/TI/VD, VSCI, VSIG, VSS, Blatter, Roth

Für eine Verfassungsänderung spreche, dass es beim Bau der zweiten Röhre nicht um eine neue Achse, sondern um die Erweiterung einer bestehenden gehe, die schwerwiegende Probleme bezüglich Verkehrsfluss und Sicherheit aufweise. Obwohl eine Verfassungsänderung materiell nicht zwingend sei, sei eine Volksabstimmung auch in (verkehrs)politischer Hinsicht erwünscht (BL, OW).

AR verlangt eine Volksabstimmung, falls die zweite Röhre eine Kapazitätserweiterung zur Folge hätte. AG ist für eine Verfassungsänderung, wenn sie in einer sinnvollen Anpassung des Alpenschutzartikels vorgenommen wird.

Die CVP macht die Zustimmung zu einer Verfassungsänderung von den gleichen Bedingungen abhängig wie zur Planung einer zweiten Röhre. Die SVP spricht sich für eine Verfassungsänderung entweder im Rahmen der Parlamentarischen Initiative Giezendanner oder im Rahmen der Avanti-Initiative aus.

Gemäss LITRA könne es aus realpolitischer Sicht im Interesse der Förderung des Agglomerationsverkehrs vorteilhaft sein, den Alpenschutzartikel mit einer weiteren Ausnahme zu ergänzen.

SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, FRS, TCS und VSCI sind mit der Verfassungsänderung im Prinzip einverstanden. Diese müsse aber entweder wie in der Avanti-Initiative vorgeschlagen erfolgen oder eine entsprechend offener formulierte, nicht objektbezogene Ausnahmebestimmung enthalten. Die übrigen Organisationen, die dem Planungsvorhaben zustimmen, sprechen sich auch für die entsprechende Verfassungsänderung aus.

2.2.4 Weitere Anliegen und Forderungen

Die KIK, GE und FR merken an, dass mit ihrem Vorschlag keine Verfassungsänderung nötig sei, da auf eine Kapazitätserhöhung verzichtet werde.

Die Kantone BE, LU, AI und VS beantworten die Frage zu einer Verfassungsänderung nicht direkt.

2.3 Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik und die Rentabilität der NEAT

Frage 3:

Wie beurteilen Sie die vom Volk beschlossene Verlagerungspolitik für den Güterverkehr im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau einer zweiten Röhre des Strassentunnels am Gotthard? Welche Auswirkungen sehen Sie dabei auf die Rentabilität der NEAT?

2.3.1 Erschwerung der Verlagerungspolitik, Gefährdung der Rentabilität der NEAT

Kantone (11)
ZH, BE, SZ, NW, ZG, SO, VD, VS, NE, GE, JU
Parteien (3)
CSP, Grüne, SPS
Übrige Organisationen (17)
AefU, AlpenIni, GRE, IG Velo, KAN, PN, SEV, SES, SGB, SHS, SHV, SVI, transfair, UVR, VCS, VöV, WWF

Elf Kantone, drei Parteien, 17 Organisationen und zahlreiche Mitglieder der SGeV und SStV sind der Überzeugung, dass der Bau einer zweiten Röhre die von Volk, Ständen und Parlament beschlossene Verlagerungspolitik für den Güterverkehr erschweren und die Wirkung der bisher eingeleiteten Massnahmen (LSVA, NEAT, FinöV, etc.) schwächen würde.

Die Rentabilität der NEAT könne nur bei einer konsequenten Umsetzung der Verlagerungspolitik gewährleistet werden. Auf den gleichzeitigen Ausbau von Schiene und Strasse sei aus ökonomischen Gründen zu verzichten, da eine Kapazitätserweiterung des Gotthard-Strassentunnels die NEAT konkurrenzieren und ihre Rentabilität verschlechtern würde. Aus volkswirtschaftlicher und bahnbetrieblicher Sicht sei der Bau einer zweiten Röhre abzulehnen, zumindest ohne verlässliche Datenbasis (SVI, VöV). Die AlpenIni gibt zu Bedenken, dass die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnel eine Verfünzfachung der Schwerverkehrsmenge zur Folge hatte. Der SVI hält eine zweite Röhre mit einer nachhaltigen Politik, wie sie die Bundesverfassung vorschreibt, für unvereinbar. Der WWF spricht gar von einem Dolchstoss für die Verlagerungspolitik.

Mit der Planung und dem Bau einer zweiten Röhre würden zudem falsche Signale sowohl an die EU wie auch an die Transportindustrie vermittelt. In der EU könnten grundsätzliche Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Schweizer Verlagerungspolitik aufkommen und die Nachbarländer würden ihre Anschlusswerke nicht realisieren (SZ). Mit der NEAT könne die Schweiz ihre Pflichten gegenüber der EU erfüllen (NE). Die Vorbildfunktion der Schweiz, die sich auch darin zeigt, dass in der EU ehemals als diskriminierend geltende Massnahmen (z.B. die LSVA) heute als Referenz dienen, würde gefährdet. Mit dem Beschluss zum Bau einer zweiten Röhre würde signalisiert, dass absehbare Kapazitätsengpässe nach dem gleichen Muster behoben würden. Dies hätte zur Folge, dass in der Transportindustrie Investitionen für den strassenseitigen Gütertransport gebunden würden (VCS) und die Bereitschaft zur Verlagerung in der wenig innovativen Transportbranche vollständig sinken würde (WWF).

2.3.2 Keine Beeinflussung der Verlagerungspolitik und der Rentabilität der NEAT

Kantone (7)
OW, GL, FR, BL, AG, AR, TI
Parteien (4)
CVP, FDP, LPS, SVP
Übrige Organisationen und Private (26)
eco-sui, SAV, SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, CP, FRS, FSP, HK BB, HK GE, HK GR, HK SO, IKST, LRS, SBV, TCS, VP SH, VSCI, VSIG, VSS, Blatter, Roth

Sieben Kantone, vier Parteien und 24 Organisationen sind der Ansicht, dass die vom Volk beschlossene (Güter-)Verlagerungspolitik und die Rentabilität der NEAT durch den Bau einer zweiten Röhre nicht gefährdet wird, da die NEAT die prognostizierte Zunahme im Güter- und Personenverkehr nicht allein bewältigen können und ein Engpass mit oder ohne NEAT bestehe. Ein Anstieg werde auch bei den Kurzstrecken und nicht Massenguttransporten erwartet, die sich nur für Strassentransporte eignen (Cargo).

Die Rentabilität der NEAT beim Personen- und Güterverkehr werde in erster Linie von ihrer Ertrags- und Kostenstruktur und von der Attraktivität ihres Angebots abhängig sein. Das Angebot müsse effizient und zuverlässiger als heute werden und sich durch eine konkurrenzfähige Preispolitik, Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort auszeichnen (eco-sui, Baumeister, VSS, TI, BS, BL). Wenn die Bahn nur Kunden gewinnen könne, die wegen der chaotischen Situation auf der Strasse auf die Bahn umsteigen, wirke sich dies negativ auf deren Kostenstruktur aus (AGVS, FRS, TCS). Die Bauverbände bemängeln, dass für die NEAT kein Betriebskonzept vorliege, das genauere Aussagen über die Kostenstruktur ermöglichen würde.

Die Kantone und die KIK, die für den Bau einer zweiten Röhre im Einrichtungsbetrieb plädieren, halten fest, dass mit ihrer Lösung die Rentabilität nicht gefährdet würde. Der Erfolg der Verlagerung hänge von einem schnellstmöglichen Anschluss der NEAT ans europäische Schienennetz ab (GR, AG). AG schlägt vor, die Attraktivität der Schiene durch ein Road-Pricing zu erhöhen.

2.3.3 Weitere Anliegen und Forderungen

Die wichtigsten Elemente der Verlagerungspolitik seien eingeleitet, aber aufgrund der langen Planungs- und Bauphasen teilweise noch nicht umgesetzt. Die Wirkung dieser Instrumente werde sich zwar in den nächsten Jahren verstärken. Um das Verkehrsverlagerungsziel fristgerecht zu erreichen, seien aber zusätzliche Massnahmen nötig, wie z.B. eine Alpentransitbörse (Umweltverbände, SGB).

Das CFS unterstützt die Verlagerung von Gütertransporten über lange Distanzen; ACS, AGVS, ASTAG, FRS und LRS sind grundsätzlich für die Verlagerung des Transitgüterverkehrs und für eine bessere Koordination insbesondere mit den nördlichen und südlichen Nachbarländern. Die Verlagerung dürfe aber nicht mit gewollt inszenierten Verkehrsinfarkten herbei gezwungen werden (AGVS, Cargo, FRS, TCS).

Die Rentabilität der NEAT könne ohne konkrete Unterlagen nicht beurteilt werden (LITRA).

Eco-sui, FDP und die Kantone OW, BL und TI fordern ein Festhalten an der Verlagerungspolitik. Die Investitionen in die NEAT würden sich sonst als umsonst und ein Verkehrskollaps auf den Transitachsen als unausweichlich erweisen. Die EU müsse die Verlagerungspolitik baulich und fiskalisch unterstützen, denn ohne aktive Mitwirkung der Bahnen im Norden und Italien könne trotz Basistunnel der Verlagerungseffekt nicht richtig greifen (eco-sui, AG, GR). Die Schweiz müsse die EU-Diskussionen zum unbegleiteten kombinierten Verkehr verfolgen und ihre Vorteile geltend machen (FDP). TI merkt an, dass für die Güterverlagerung die NEAT fertig gestellt und der Strassengüterverkehr mit einem Kontingentierungssystem oder Anmeldeverfahren gemanagt werden müsse. TI habe sich immer für die NEAT eingesetzt, es scheine

aber, dass die Interessen in diesem Bereich gering seien - im Gegensatz zu den Anstrengungen, das Schweizer Schienennetz an die französischen und deutschen Netze anzubinden.

Die Kantone UR, OW, NW und die SAB verlangen beim Bau einer zweiten Röhre flankierende Massnahmen für die Bahn, die vor der Eröffnung der zweiten Röhre greifen, die EDU die obligatorische Durchfahrt für 40-Tonner-Lastwagen auf der Schiene, der IKST eine weiterhin intensive Unterstützung zur Verlagerung des Transitschwerverkehrs und der VSS eine Verbesserung der Situation auf den Transitrouten. Eine Schwerverkehrszunahme könne auch durch eine Alpentransitgebühr (eine Maut, von welcher der Regionalverkehr ausgenommen wird) korrigiert werden (CVP).

2.4 Verkehrssicherheit

Frage 4:

Wie beurteilen Sie die Verkehrssicherheit auf der A2 angesichts einer zweiten Strassentunnelröhre durch den Gotthard?

2.4.1 Steigerung der Verkehrssicherheit

Kantone (13)
ZH, UR, SZ, OW, GL, FR, SO, BS, BL, AI, AR, GR, TI
Parteien (5)
CVP, EDU, FDP, Liberale, SVP
Übrige Organisationen und Private (34)
eco-sui, SAV, SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, CP, FRS, FSP, HK BB, HK GE, HK GR, HK SO, IKST, KIK, LITRA, LRS, SAB, SBV, TCS, VP SH/TI/VD, VSCI, VSIG, VSS, Roth

Dreizehn Kantone, fünf Parteien und 33 Organisationen bewerten die Tunnelsicherheit im Falle einer zweiten Strassenröhre durch den Gotthard positiv. Richtungsgetrennte Strassen und Tunnels wiesen eine höhere Verkehrssicherheit als solche mit Gegenverkehr auf, da gewisse Unfallarten wie Frontalkollisionen nicht mehr möglich sind. Gemäss dem Schlussbericht der Tunnel-Task-Force (ASTRA) sei die Unfallrate in einröhrigen Tunnels 40% höher als in richtungsgetrennten Tunnels. Hingewiesen wird auch auf die ungefähr 50% niedrigere Unfallrate des Seelisbergtunnels im Vergleich zum Gotthard-Strassentunnel. Auch die Expertengruppe des Wirtschafts- und Sozialrats der UNO zur Tunnelsicherheit empfehle bei überlangen Tunnels den Bau von zwei richtungsgetrennten Röhren. AGVS und FRS merken an, dass auch der Gotthard-Basistunnel aus Sicherheitsgründen zweiröhrig geführt werde.

Die Tunnelsicherheit erhöhe sich auch dank den besseren Interventionsmöglichkeiten bei Ereignisfällen. Zudem seien bei Tunnelsperrungen keine tauglichen Ersatzlösungen vorhanden. Positiv falle auch ins Gewicht, dass eine zweite Röhre das persönliche Sicherheitsgefühl erhöhe und die zum Teil psychisch und physisch anspruchsvollen Staustunden wegfielen oder sich entscheidend reduzierten. TI merkt an, dass die Unfallhäufigkeit im Gotthard-Strassentunnel nicht höher als auf vergleichbaren Strecken sei, dafür die Schwere der Unfälle höher. Verbesserungen im heutigen Tunnel würden zu einer Kapazitätsverringerng führen und dadurch mehr Staus verursachen.

Die Gesamtverkehrssicherheit auf der A2 würde sich dank der Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls erhöhen. Die bfu-Studie wird in diesem Zusammenhang von

AGVS und FRS dahingehend kritisiert, dass die Zahlen, auf denen sie basiert, nicht auf dem neusten Stand seien.

Wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs sei die Verkehrssicherheit auf der gesamten A2 mit flankierenden Massnahmen zu stützen (FDP, LITRA, VSS).

Der Bau einer zweiten Röhre mit einer Verkehrsführung im getrennten Einbahnsystem bringe eine markante Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verbesserung des Verkehrsflusses (GL, FR, AR, GR, KIK). Die hohen Investitionen seien für diesen Zweck gerechtfertigt.

SO merkt an, dass sich mit einem Dosierungssystem für den Schwerverkehr die Verkehrssicherheit schon wesentlich erhöhen lasse und damit keine weiteren Sicherheitsmassnahmen notwendig seien. Ein Restrisiko könne nie eliminiert werden.

2.4.2. Keine Steigerung oder Rückgang der Verkehrssicherheit auf der A2

Kantone (7)
NW, ZG, SH, AG, VD, VS, NE,
Parteien (3)
CSP, Grüne, SPS
Übrige Organisationen und Private (22)
ACVS, AefU, AlpenIni, bfu, GRE, IGöV, IG Velo, KAN, PN, SEV, SES, SGB, SHS, SHV, SStV, SVI, transfair, UVR, VCS, VöV, WWF, Blatter

Sieben Kantone, drei Parteien und 21 Organisationen sehen teilweise einen Sicherheitsgewinn im Tunnel selber, aber keine oder sogar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit auf der Gesamtstrecke der A2.

Gemäss einer Risikoanalyse der bfu zur Sicherheit im Gotthardtunnel und auf der A2 könnte mit einer zweiten Gotthardröhre die Zahl der Verunfallten im Tunnel halbiert werden. Die Kapazitätserweiterung würde aber einen Mehrverkehr von ca. 6% generieren. Damit stiege auch die Zahl der Verunfallten auf der gesamten A2. Eine zweite Röhre würde somit allein unter dem Sicherheitsaspekt weder positive noch negative Auswirkungen nach sich ziehen. Durch die Halbierung der Unfallzahlen im Gotthard-Strassentunnel nähme das Katastrophenrisiko ab, wäre aber immer noch vorhanden.

NW, ZG, AG und ACVS erwarten wegen des Mehrverkehrs eine Zunahme des Unfallrisikos auf den Zufahrtsstrecken, die sehr viele Kunstbauten aufwiesen. VS weist darauf hin, dass auf den anderen Transitachsen aus Sicherheitsgründen massive Ausbauten notwendig würden, falls der Schwerverkehr am Gotthard limitiert werden sollte, was den Bau von zweiten Röhren am San Bernardino und am Gr. S. Bernard oder auch ein Strassentunnel am Simplon erfordere; gegebenenfalls müsste eine Initiative ins Auge gefasst werden, die den Ausbau der N6 zwischen VS und BE verlangt.

Die SVI geht von einer Steigerung der Sicherheit im Gotthard-Strassentunnel aus, fragt sich aber, ob die Risikosenkung nicht mit einem effizienteren Mitteleinsatz über andere Massnahmen erreicht werden könnte. BE, NE und VD messen zwar der Verkehrssicherheit eine grosse Bedeutung zu, ziehen aber andere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit dem Bau einer zweiten Röhre vor.

2.5 Andere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Frage 7:

Sehen Sie andere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Bewältigung des ständig zunehmenden Güter- und Personenverkehrs, ohne dass das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verletzt würde?

Verbesserungen könnten nach Ansicht der Befürworter der Planung und des Baus einer zweiten Röhre insbesondere durch die strikte Durchsetzung der bestehenden Vorschriften oder durch eine Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen erreicht werden. Im Bereich der fahrzeugseitigen Massnahmen seien die Möglichkeiten mit den Nachbarländern auszuloten. Positiv auf die Sicherheit wirke sich auch eine Verlagerung des Güterverkehrs aus. Zudem müssten die Abstellflächen auf den Autobahnen aufgehoben werden und dafür geeignete Flächen abseits der Fahrbahn gefunden werden, auch in Absprache mit den Nachbarländern.

Eine konsequente Fortsetzung der Verlagerungspolitik wird von den Kantonen, Parteien, von der bfu sowie von den Organisationen, welche die sofortige Planung einer zweiten Röhre ablehnend beurteilen, als geeignetstes Mittel zur Steigerung der Verkehrssicherheit angesehen, da das Katastrophenrisiko mit einer Mengenbeschränkung des Schwerverkehrs erheblich gesenkt werden könne.

Die Umweltverbände und die GP möchten das Dosierungssystem beibehalten und es mit einem Reservationssystem oder einer Alpentransitbörse verbessern. OW möchte zur Optimierung des Dosierungssystems eine marktkonforme Kontingentierung einführen und eine automatische obligatorische Verkehrslenkung einsetzen. Gleichzeitig müsse die Bahn in Preis und Qualität ihre Effizienz steigern und die Angebote im kombinierten Verkehr ausbauen. Der Bund wird angehalten, sein aussenpolitisches Engagement für die Integration der europäischen Schienennetze dafür zu verstärken. GR schlägt vor, dass die SBB die Zufahrtslinien in Oberitalien übernehmen. TI verlangt die sofortige Erstellung der NEAT für den Güter- und Personenverkehr und eine S-Bahn mit der Lombardei. Diese finanziellen Anstrengungen der Schweiz verlangten spürbare Gegenleistungen der EU, z.B. in Form von Akzeptanz eines Dosierungssystems, welches die Auswirkungen auf die Umwelt, die Verkehrssicherheit und die wirtschaftlichen Bedürfnisse gleichermaßen berücksichtigen sollte.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden intensivierete Schwerverkehrskontrollen, Tunnelgebühren (SZ: unter Beachtung der regionalen und nationalen Interessen; OW: zweckgebundene; NW, ZG), verbrauchsabhängige Lenkungsabgaben und andere marktwirtschaftliche Instrumente vorgeschlagen. Eine Privatperson schlägt eine europaweite massive Verteuerung des Güterverkehrs auf der Strasse vor.

Auch intelligente Systeme zur Lenkerunterstützung in Fahrzeugen und Strassenanlagen, grossräumige Verkehrslenkung mittels Telematik zur Verflüssigung des Verkehrs, allgemeine oder situativ reduzierte Höchstgeschwindigkeiten und Überholverbote, Mautgebühren auf gewissen Strecken, Haftbarmachung der Speditions- und Transportunternehmen für Verstösse gegen die ADR, spezielle Führerausweise für lange Alpentunnels und Passstrassen sowie Lkw-Fahrverbote an Pkw-Spitzentagen sollen zur Anwendung kommen. Die bfu schlägt unter anderem eine Verbesserung der Beleuchtungssituation und der Kennzeichnung der Fluchtwege (Signale in Bodennähe) sowie der Information und Ausbildung der Fahrzeuglenkenden für ihr Verhalten in Tunnels vor.

Die Umweltverbände sowie der SHS und SVI möchten in diesem Zusammenhang die allfällig erwünschten oder erzwungenen Grenzen des Verkehrswachstums berücksichtigt wissen. Dieses habe eine eigene Dynamik entwickelt, das sich von den realwirtschaftlichen Aktivitäten abgekoppelt habe.

2.6 Mehrverkehr und Ausbau weiterer Engpässe

Fragen 5 und 6:

- Würde eine zweite Tunnelröhre nach Ihrer Ansicht Mehrverkehr beim Güterverkehr und/oder Personenverkehr auf der Strasse mit sich bringen? Welche Regionen des Landes sehen Sie vor allem von diesem möglichen Mehrverkehr betroffen?
- Denken Sie, dass mit dem Bau einer zweiten Röhre am Gotthard auch andere Engpässe auf der A2, z.B. in Luzern, ausgebaut werden sollten?

2.6.1 Geringer Mehrverkehr

Kantone (8)
OW, SZ, GL, FR, BL, AI, GR, AG
Parteien (3)
FDP, LPS, SVP
Übrige Organisationen (27)
eco-sui, SAV, SGV, ACS, AGVS, ASTAG, AutoCH, BauenCH, CFS, CP, FRS, FSP, HK BB, HK GE, HK GR, HK SO, IKST, LRS, SBV, TCS, VP SH/ TI/ VD, VSCI, VSIG, VöV, VSS

Acht Kantone, drei Parteien und 27 Organisationen gehen von einer geringen Verkehrszunahme durch den Bau einer zweiten Röhre aus.

Beim Güterverkehr wird der durch eine zweite Röhre generierte Mehrverkehr als äusserst gering eingeschätzt, da die Wahl des Verkehrsträgers hier massgeblich von anderen Entscheidungskriterien abhängt. Die Güterverkehrsmenge werde vom Markt bestimmt (CFS) und steige unabhängig vom Bau einer zweiten Röhre an (FDP). Der Transitverkehr werde durch Wartezeiten wenig beeinflusst, wie das Beispiel Dosierungssystem zeigte (eco-sui). Auch hätte die LSVA den Trend der schnelleren Zunahme des Strassengüterverkehrs im Vergleich zum Schienengüterverkehrs nicht brechen können (SVP). Vom Bau einer zweiten Röhre könnte vor allem der Binnen-, Ziel- und Quellenverkehr profitieren, bei dem mit keiner entscheidenden Verkehrszunahme zu rechnen sei (eco-sui). Die NEAT müsse den Mehrverkehr im Gütertransport auffangen und unter Umständen müsse die Verlagerung des Transitverkehrs vorangetrieben werden (LRS).

Beim Pkw-Verkehr wird eine Zunahme von 2.5% bis 5.8% am Gotthard selber erwartet. Die damit verbundene Verkehrszunahme in den Agglomerationen von Luzern und Lugano von ungefähr 1% wäre dort kaum spürbar, selbst an den Spitzentagen nicht. Durch den Wegfall und die Reduktion der Stauzeiten erhöhe sich die Attraktivität der Gotthardachse. Die daraus resultierende veränderte Wegwahl würde die anderen Achsen wie den San Bernardino entlasten, dafür aber die A2-Anrainer-Regionen mehr belasten (eco-sui, CFS). Zudem seien die jetzigen und zu erwartenden Stauimmissionen höher als die Immissionen des zu erwartenden geringen, dafür aber flüssigen Mehrverkehrs.

Ohne zusätzlichen Ausbau der Nordrampe sei eine nur geringe Verkehrszunahme möglich, da die Kapazität der Rampen vor allem in der Nord-Süd-Richtung nicht viel höher sei als die des einröhrigen Gotthard-Strassentunnel (SZ, GR, AG, VöV). Deren Ausbau wird aber abgelehnt, da er die Verlagerungspolitik und den Alpenschutzartikel beeinträchtigen würde (ZH, SZ, UR). In der Praxis seien die Zollanlagen, die Stauräume in den Schweizer Agglomerationen entlang der Transitachsen und die vorgelagerten ausländischen Agglomerationen wie z.B. Mailand kapazitätsbestimmend.

Die Staureduktion auf der kürzesten Nord-Süd-Verbindung werde bei beiden Verkehrsarten zu Mehrverkehr führen. Dagegen müssten flankierende Massnahmen ergriffen werden, wie z.B. Tunnelgebühren oder die LSVA (IKST, CVP). Die FDP sieht die grösste Zunahme auf der A2 und verlangt Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und für den Lärmschutz der Anrainer. Der VSS regt an, in einer ersten Phase auf die doppelspurige Verkehrsführung im Tunnel zu verzichten.

2.6.2 Mehrverkehr mit negativen Folgen

Kantone (9)
SO, JU, BS, SH, NE, GE, NW, ZG, VS
Parteien (4)
CSP, EDU, Grüne, SPS
Übrige Organisationen und Private (23)
AefU, AlpenIni, GRE, IGöV, IG Velo, KAN, PN, SEV, SES, SGB, SHS, SHV, SVI, transfair, UVR, VCS, VöV, VP FR/SH/TI, WWF, Blatter, Roth

Neun Kantone, vier Parteien und 21 Organisationen sowie zahlreiche Mitglieder des SGeV und des SStV rechnen mit einem Anstieg aller Verkehrsarten (Ferien-, Freizeit- und Güterverkehr) und einer Verlagerung der Stauproblematik. Davon würden die Zufahrtsachsen, der zentrale Alpenraum, die A2-Anrainer-Kantone und dort insbesondere die Agglomerationen von Luzern, Basel, Chiasso und Lugano sowie die A4, Gebiete östlich und westlich des Gotthards und des Mittellandes betroffen.

Folgende Abschnitte werden als besonders gefährdet betrachtet: Härkingen-Rothrist (A1/A2) und Luzern (A2, A14) (SO), die bereits überlasteten Zollanlagen (BS, NE, ZG), übrige Alpenpässe, Tessin, Innerschweiz (SH), Luzern, Kanton ZH im Norden, Kanton TI im Süden (GE), Luzern, Egerkingen, Belchen-Tunnel, Knonauer Amt (ZG). Auf dem Gebiet ihrer Kantone sei der mit einer zweiten Röhre verbundene Mehrverkehr nur schwierig abzuschätzen (ZH, SZ). NW befürchtet einen Verkehrskollaps auf der A2 nördlich von Luzern und zwischen Hergiswil und Luzern. Die Erschliessung des Kantons und sein Anschluss an die Agglomerationen von LU, ZG über diese Strecke sei für NW ein zentraler Standortfaktor. Neben anderen Engpässen müssten auch die Nordrampe und die Verbindung Luzern-Süd-Lopper, die für OW den Lebensnerv darstellt, ausgebaut werden (OW). Im TI müssten die Engpässe in Lugano Süd, Mendrisio und am Zoll behoben werden.

Der Bau einer zweiten Röhre könnte eine Signalwirkung auf den Ausbau von anderen Engpässen haben und ohnehin notwendige Investitionen früher notwendig machen (AG, VCS, VöV). Die Umweltverbände monieren, dass der Horizont der Studien, auf die sich die Befürworter einer zweiten Röhre berufen, zu kurz greife (2010),

da sie den Mehrverkehr nicht berücksichtige, der durch die Ausbauten der immer wieder neu entstehenden Engpässe verursacht würde.

Ein kleiner Anstieg könnte auf den schon hoch belasteten Autobahnen grosse Auswirkungen haben, was einen vermehrten Einsatz von Verkehrsbeeinflussungssystemen erfordern würde (NE, ZH, BS, ACVS). Durch die Verkehrszunahme würde der Verkehr an heute schon vorhandenen Problemstellen stark beeinträchtigt, was neben den Ausbauten in den betroffenen Regionen eine Angebotserhöhung an Raststätten für die Allgemeinheit und Parkierungs- und Abstellmöglichkeiten für den Schwerverkehr nötig mache (ACVS). ZG führt aus, dass die geplanten Kapazitätserhöhungen im Agglomerationsverkehr durch den von der zweiten Röhre verursachten Mehrverkehr gleich wieder zunichte gemacht würden, was negative Auswirkungen auf die Binnenwirtschaft hätte.

Ein geringfügiges zusätzliches Verkehrswachstum in den Alpenregionen führe dort zu einer massiven Verschlechterung der Luftqualität, was gravierende gesundheitliche Auswirkungen auf die Anwohner der Transitachsen habe. Eine Zunahme des Verkehrs habe 500 bis 1000 Mal schlimmere Auswirkungen als die gegenwärtigen Stauimmissionen (Alpenlni).

2.7 Weitere Bemerkungen

LPS, AGSV, ASTAG, AutoCH, CFS, FRS, CP, SBV und TCS verlangen, dass die Parlamentarische Initiative Giezendanner im Rahmen der Avanti-Initiative behandelt werde, da dort der Ausbau der Nordrampen eingeschlossen sei.

AR, GL und SStV wollen über die Frage einer zweiten Röhre das Volk separat abstimmen lassen und lehnen ein Gesamtpaket mit der Avanti-Initiative oder dem Gegenvorschlag des Bundesrates ab.

SG zieht den Gegenvorschlag des Bundesrates zur Avanti-Initiative der Avanti-Initiative und der Parlamentarischen Initiative Giezendanner vor.

Um einen verkehrspolitischen Scherbenhaufen (Ablehnung des Gegenvorschlages mit der Förderung des privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehrs) zu vermeiden hält die LITRA eine separate Abstimmung über die zweite Gotthardröhre in einem separaten Verfassungsartikel – aber zum gleichen Zeitpunkt – für opportun.

3. Abkürzungen zur Bezeichnung der Eingabestellen

3.1 *Alle Kantone - Tous les cantons*

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU

3.2 *Politische Parteien - Partis politiques*

CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz, Bern
CSP	Christlich-soziale Partei, Zürich
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union, Thun
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz, Bern
GPS	Grüne Partei der Schweiz, Bern
LPS	Liberale Partei der Schweiz, Bern
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz, Bern
SVP	Schweizerische Volkspartei, Bern

3.3 *Spitzenverbände der Wirtschaft - Associations de pointe de l'économie*

eco-sui	economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen, Zürich
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Bern
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband, Bern

3.4 *Übrige Organisationen - Autres organisations*

ACS	Automobil-Club der Schweiz, Bern
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz, Basel
AeFU	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Basel
AGVS	Autogewerbeverband der Schweiz, Bern
AlpenIni	Alpeninitiative, Altdorf
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Bern
AutoCH	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BauenCH	Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft
bfu	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern
CFS	Cargo Forum Schweiz
CP	Centre patronal, Lausanne
FRS	Schweiz. Strassenverkehrsverband, Bern
FSP	Fédération Romande des Syndicats Patronaux, Genève
GRE	Greenpeace Schweiz, Zürich

HK SO	Handelskammer Solothurn
HK GR	Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
HKBB	Handelskammer beider Basel
HK GE	Handelskammer Genf
IGöV	Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Schweiz, Fribourg
IGVelo	IG Velo Schweiz, Bern
IKST	Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr, Bern
KAN	Komitee Avanti-Nein, Altdorf
KIK	Konferenz der Kantonsingenieure
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern
LRS	Les Routiers Suisses, Echandens
PN	Pro Natura, Schweizerischer Bund für Naturschutz, Basel
SAB	Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Brugg
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband, Zürich
SES	Schweizerische Energie-Stiftung, Zürich
SEV	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband, Bern
SGeV	Schweizerischer Gemeindeverband
SHS	Schweizer Heimatschutz, Zürich
SHV	Schweizer Hotelier-Verein, Bern
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein, Zürich
SStV	Schweiz. Städteverband, Bern
STV	Schweizer Tourismus-Verband, Bern
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Zürich
TCS	Touring-Club Suisse, Genève
Transfair	Christl. Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz, Zürich
UVR	umverkehR, Basel
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, Bern
VöV	Verband öffentlicher Verkehr, Bern
VP FR	Verkehrspolizei Freiburg
VP SH	Verkehrspolizei Schaffhausen
VP TI	Verkehrspolizei Tessin
VP VD	Verkehrspolizei Waadt
VP ZH	Verkehrspolizei Zürich
VSCI	Schweizerischer Carrosserieverband, Zofingen
VSIG	Vereinigung des schweizerischen Import- und Grosshandels, Basel
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WWF	WWF Schweiz, Zürich

3.5 Private

Blatter Werner, Siebnen

Roth René, Hergiswil