

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

## **HGV-Anschluss-Gesetz**

**und**

### **Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses**

**Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

**vom 15. Januar 2004**

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer misst dem Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eine hohe verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung zu und begrüsst es, dass der Bund die HGV-Anschluss-Vorlage jetzt unterbreitet. Viele halten den Zeitpunkt angesichts des Auftrags aus der Volksabstimmung vom November 1998 zur FinöV-Vorlage und im Hinblick auf den Fortschritt der Projekte in Frankreich für spät. Grundsätzlich ablehnend zur Vorlage hat sich einzig die SVP geäussert.

Die meisten Vernehmlassenden begrüssen ein netzartiges HGV-Anschluss-Konzept, wie es in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen worden ist. Eine Mehrheit der Kantone legt ihren Fokus stärker auf die Einbindung der Randregionen; die übrigen Stände möchten in erster Linie die Grosszentren eingebunden sehen.

Nahezu unbestritten ist die finanzielle Beteiligung der Schweiz an der ersten Etappe des Ost-Asts der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGS) Rhein – Rhone.

Mit Blick auf den Umfang des Gesamtprojekts hält die Mehrheit der Vernehmlassenden die Aufteilung in zwei Verpflichtungskredite grundsätzlich nicht für angemessen. Beinahe durchwegs abgelehnt wird eine Kürzung des Investitionsvolumens gemäss FinöV-Vorlage von insgesamt 1'300 Millionen Franken (Preisstand 2003).

Auf scharfe Kritik der Vernehmlassenden aus der Ostschweiz ist die Aufteilung der Mittel zwischen der Ost- und der Westschweiz gestossen. Mit Vehemenz wird hinsichtlich der Höhe der Investitionen wie auch der Möglichkeit zur Ko-Finanzierung von Investitionen im grenznahen Ausland eine Gleichbehandlung zwischen der Ost- und Westschweiz verlangt.

Die Vernehmlassenden schlagen im Ergebnis vor, in der ersten Phase folgende Objekte zu verwirklichen (in Klammern: vorgeschlagene Investition in Mio. Franken): Beitrag an Haut-Bugey (165), Ausbau Knoten Genf (40), Beitrag an Jurabogen (40), Ausbau Knoten Lausanne (30), Bern – Neuenburg (100), Beitrag an HGS Rhein – Rhone (125), Beitrag an Belfort – Delle und Ausbau Delle – Biel (40), Bülach – Schaffhausen (130), St. Gallen – St. Margrethen (80), St. Gallen – Konstanz (60), St. Margrethen – Sargans (70), Beitrag an Elektrifizierung Lindau – Geltendorf (75); Total 955 Millionen Franken bzw. wesentlich mehr als gemäss Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats.

Allfällige Regionalverkehrsleistungen, welche dank den HGV-Anschluss-Investitionen allenfalls erbracht werden können, sollen nach den Vorstellungen der meisten Vernehmlassenden durch Bund und Kantone gemeinsam, basierend auf den geltenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, bestellt werden. Eine zusätzliche Festlegung im kantonalen Richtplan erachten die meisten Vernehmlassenden – soweit sie sich zu dieser Frage geäussert haben – nicht als notwendig.

Im Sinne eines Fazits kann festgestellt werden, dass die HGV-Anschluss-Vorlage in der Vernehmlassung auf eine breite Unterstützung gestossen ist. Die Mehrheit der Vernehmlassenden fordert eine raschere Gangart bei der Verwirklichung des HGV-Anschlusses und eine umfangreichere erste Phase oder gar keine Unterteilung in Phasen (ein Gesamtkredit).

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Auftrag.....	4
1.2	Eingeladene .....	4
1.3	Vernehmlassende .....	4
<b>2</b>	<b>Eintretensvoten zur Vorlage</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Auswertung des Fragenkataloges</b> .....	<b>5</b>
3.1	Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren (Frage 1) .....	5
3.1.1	Aussagen zur Einbindung der konkreten Projekte.....	6
3.2	Unterstützung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone (Frage 2) .....	8
3.3	Phasierung und Redimensionierung (Fragen 3) .....	9
3.3.1	Phasierung – Aufteilung in 2 Verpflichtungskredite .....	9
3.3.2	Redimensionierung.....	11
3.4	Regionale Massnahmen (Frage 4).....	12
3.4.1	Gemeinsame Bestellung der Leistungen.....	13
3.4.2	Festsetzung im Richtplan .....	13
3.5	Weitere Bemerkungen (Frage 5).....	14

## **1 Einleitung**

### **1.1 Auftrag**

Mit Beschluss vom 10. September 2003 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens zu den Entwürfen des Bundesgesetzes über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz) und des Bundesbeschlusses über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses.

### **1.2 Eingeladene**

Das Vernehmlassungsverfahren wurde mit Schreiben vom 15. September 2003 mit der Einladung an sämtliche Kantone, 13 politische Parteien, 10 Spitzenverbände der Wirtschaft und 23 weitere Organisationen eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis am 15. Dezember 2003.

### **1.3 Vernehmlassende**

Insgesamt gingen 113 Vernehmlassungsantworten ein. Von den zur Vernehmlassung eingeladenen Kreisen antworteten sämtliche Kantone, 8 politische Parteien, 6 Spitzenverbände der Wirtschaft und 14 weitere Organisationen. Hinzu kamen Eingaben von 41 nicht angeschriebenen Adressanten.

## **2 Eintretensvoten zur Vorlage**

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer misst dem Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz eine hohe Bedeutung zu. Die Verkürzung der Reisezeiten in die grossen Wirtschaftsräume des nahen Auslandes sei fundamental für die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung der gesamten Schweiz. Von der besseren Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und Tourismuslandes Schweiz sei eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität zu erwarten. Die Realisierung des HGV-Anschlusses werde zudem wichtige regionalwirtschaftliche Impulse vermitteln und die Grenzregionen fördern. Weitere Verzögerungen bei der Realisierung seien zu vermeiden, um die in der Volksabstimmung eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten und gleichzeitig auch positive Signale an Frankreich und Deutschland zu senden.

Als weiterer Vorteil wird die Verlagerung von Strassen- und Luftverkehr auf die Schiene betrachtet. Mit der umweltgerechten Bewältigung des Verkehrs und der Vermittlung von wichtigen wirtschaftlichen Impulsen leiste die HGV-Vorlage somit einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Landes, die insbesondere auch den zukünftigen Generationen zugute komme.

Die Reaktionen der Vernehmlassenden aus der Ostschweiz und der West- und Nordwestschweiz, aber auch aus den übrigen Regionen der Schweiz fielen sehr unterschiedlich aus. Die Vernehmlassenden aus der Ostschweiz kritisieren die Aufteilung der Mittel zwischen der Ost- und Westschweiz scharf und verlangen eine Neuverteilung der Mittel auf die beiden Landesteile. Die CTSO hingegen betont, dass ein Kredit von 1,2 Milliarden Franken ursprünglich nur für die Verbesserung des Anschlusses der Westschweiz an die französischen Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS) geplant gewesen sei. Die Vertreter des Espace Mittelland sowie die BLS heben zudem hervor, dass ihre Region, die sich abseits der grossen Flughäfen befinde, in besonderem Masse auf einen möglichst umfassenden und guten Anschluss an die europäischen HGS angewiesen sei. Die Vernehmlassenden aus der Zentral- und die Südschweiz verlangen, dass die Umsetzung der HGV-Vorlage nicht zu Lasten der NEAT erfolgen dürfe.

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmer verlangen eine grundsätzliche Überarbeitung der Vorlage. Sie sprechen sich insbesondere gegen eine Etappierung des Kredits in zwei Phasen aus und verlangen stattdessen die Behandlung in einer Gesamtvorlage, in der "schrittweise" die einzelnen Teilprojekte nach entsprechender Reife und Möglichkeit realisiert werden.

Verschiedene Kantone und Organisationen erachten die Auswertung des volks- und betriebswirtschaftlichen Nutzens der einzelnen Linien als ungenügend. Andererseits wird verlangt, dass die HGV-Vorlage deutlicher aufzeigt, welche Projekte auch aus staats- und verkehrspolitischen Gründen zu realisieren seien. Zudem sei die Vorlage besser mit den Projekten der Bahn 2000 2. Etappe, der NEAT und den S-Bahn-Netzen abzustimmen. Zwei Organisationen vermessen überdies Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsnetzes zwischen Genf und St. Gallen für den Zeitraum von 2030-40.

Die SVP ist der Ansicht, dass die grundsätzliche demokratische Legitimation der Eisenbahn-Grossprojekte nicht mehr gegeben sei, nachdem sich die finanziellen Rahmenbedingungen heute wesentlich anders präsentierten, als dies 1998 dargestellt worden sei. Man müsse deshalb prüfen, ob die Grossprojekte nicht in einer erneuten Volksabstimmung weiterhin zu legitimieren seien.

### 3 Auswertung des Fragenkataloges

#### 3.1 Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren (Frage 1)

*Die Frage lautete: Erachten Sie den Ansatz, der die Einbindung der Grosszentren wie auch der Klein- und Mittelzentren sowie der Randregionen vorsieht, als richtig und zweckmässig?*

	<b>Grundsätzliches JA</b>	<b>Bedingtes JA</b>	<b>Grundsätzliches NEIN</b>
<b>K</b>	BE, GL, FR, SH, AR, AI, VS, VD, SG, GR, TG, NE, JU	SO, BS, BL, GE	ZH, UR
<b>P</b>	CSP, GPS, EDU, LPS, SP, FDP	CVP	SVP
<b>SW</b>	SGV, transfair		ecs, SAV, SGB
<b>IK</b>	CTSO, Röv	Köv-NW	
<b>B</b>		SBB, SOB	
<b>O</b>	AGRW, AIJ, BEKMU, CITAJ, CTJ, EM, FTJ, SAB	CCIN, CP, EAP, FERo, FRS, GTH, HKBB, HKGR, HKSGA, IGöV, IGöV-ZH, LITRA, ProB, STV, VCS, Vöv, Vöv-ZH	USIC, VTVG

13 Kantone, 6 Parteien, 2 Spitzenverbände, 2 Konferenzen und 8 Organisationen unterstützen grundsätzlich den Einbezug regionaler Ansätze bei der Konzeption des HGV-Anschlusses. Eine Einbindung entspreche der Systematik des öffentlichen Verkehrs und dem Föderalismus (LPS, CSP), führe zu einer ausgewogenen Verteilung der Nutzen und Lasten auf die Regionen (BE, VS, GPS, SP, 4 Organisationen), und stütze strukturschwache Regionen (GL, AR, AI, TG, GR, SG SH, VS, LPS, SP), welche sich als dynamische Regionen im Herzen Europas positionieren könnten (NE, 3 Organisationen). Zudem sei sie teilweise völkerrechtlich geboten (NE, GE, CVP). Die Tourismusverbände befürchten, dass eine einseitige Ausrichtung auf die grossen Agglomerationen zu einer weiteren Benachteiligung der Randregionen führen könne.

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassenden misst der Abstimmung des HGV-Anschlusses mit dem nationalen und regionalen Personenverkehr absolute Priorität bei. Unter dieser Prämisse sprechen sich auch LU, SZ, OW, NW, ZG, TI sowie die KöV-CH für eine regionale Einbindung aus. GL, SH, AR, AI, TG, GR und SG sind der Auffassung, dass das Netzkonzept es erlaube, den Verfassungsauftrag für die Anbindung der West- und Ostschweiz umzusetzen. Daraus würden je nach Strecke für die Landesteile und die ganze Schweiz deutliche Verbesserungen resultieren.

4 Kantone, 1 Partei, 1 Konferenz, 2 Bahnen und 17 Organisationen erklären sich nur bedingt einverstanden mit der Einbindung der Klein- und Mittelzentren sowie der Randregionen. Entsprechende Strecken müssten entweder wichtige Zubringer zu Fernverkehrslinien darstellen (5 Organisationen) oder zur Entlastung anderer Strecken beitragen würden (VS, LPS, SP, ecs, SGV, 2 Organisationen). Eine Einbindung sei erst dann gerechtfertigt, wenn die Wirtschaftlichkeit des Zubringers feststehe (SO, CVP, ecs, SGV, KöV-NW, 7 Organisationen), der verfügbare Kredit es erlaube (BS, BL, SO, GE, KöV-NW) oder die Strecke von beträchtlichem volkswirtschaftlichem Interesse sei (2 Organisationen). Ziel seien konsistente und zukunftsgerichtete Massnahmenpakete, die den grössten Gesamtnutzen – auch unter dem Aspekt der Synergien mit anderen Projekten – erzielen. Die SOB findet, dass der Hauptnutzen der Ausbauten in einer Verbesserung des Anschlusses ans ausländische HGV-Netz resp. in Fahrzeitverkürzungen liegen müsse, und nicht in der Lösung von Kapazitätsproblemen, welche hauptsächlich durch einen stark ausgebauten innerschweizerischen Verkehr verursacht würden. Die SBB möchte den Verzicht auf regionalpolitisch motivierte Ausbauten ohne Nutzen für den internationalen Personenverkehr zumindest prüfen.

2 Kantone, 1 Partei, 3 Spitzenverbände und 2 Organisationen lehnen die Idee einer Einbindung der Klein- und Mittelzentren grundsätzlich ab. Sie sind der Meinung, die Mittel für den HGV-Anschluss müssten in erster Priorität die schnelle und leistungsfähige Anbindung der grossen Agglomerationen an Metropolen des benachbarten Auslands gewährleisten. SAV und ecs verlangen, dass sich der Zeitpunkt der Realisierung der Projekte nach einer klaren Prioritätenordnung zu richten habe: Verkehrsmässige Dringlichkeit, gegenwärtiges und künftiges Verkehrsaufkommen, volkswirtschaftlicher Nutzen für die Schweiz (Reisezeitverkürzungen), Rentabilität (positives Kosten- / Nutzenverhältnis) und zeitliche Abstimmung mit den Ausbauplänen im Ausland. Es sei aus finanziellen Gründen kaum berechtigt, fünf grenzüberschreitende Linien für den Anschluss ans französische TGV-Netz auszubauen. Aus finanziellen, aber auch aus Gründen der Nachhaltigkeit, sei es illusorisch, auch Kleinzentren und Randregionen direkt an den HGV anzuschliessen.

### 3.1.1 Aussagen zur Einbindung der konkreten Projekte

Die Vernehmlassenden haben sich teilweise auch dazu geäussert, ob sie mit dem konkret vorgeschlagenen Spektrum von Projekten einverstanden sind.<sup>1</sup>

	<b>Das Spektrum der konkreten Projekte trage bestimmten regionalpolitischen Aspekten zu stark Rechnung</b>	<b>Das Spektrum der konkreten Projekte trage bestimmten regionalpolitischen Aspekten zu wenig Rechnung</b>
<b>K</b>	ZH, UR, BL, GL, AG, SH, AR, AI, SG, GR, TG	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, GL, BL, SH AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU
<b>P</b>	GPS, SP	GPS, SP
<b>SW</b>		SGV
<b>IK</b>	RöV	CTSO, KöV-RegZ, RöV
<b>B</b>	SOB	BLS, SOB
<b>O</b>	HKSGA, SAB, SchVB, SOB, STV, VCS	BEKMU, CCIN, CCIV, CITAJ, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKGR, HKSGA

11 Kantone, 2 Parteien, 1 Konferenz, 1 Bahn und 7 weitere Organisationen äusserten die Ansicht, dass das Spektrum der Projekte bestimmten regionalpolitischen Aspekten zu stark Rechnung trage. GL, TG, AI, AR, SH, GR, SG, GPS, RöV und 2 Organisationen halten die Vorlage für zu westlastig. SP, SOB und 2 andere Organisationen möchten von einem Bahnanschluss für den Flughafen Basel-Mülhausen absehen, da der sachliche Zusammenhang mit dem HGV-Anschluss nicht ausge-

<sup>1</sup> Die Fragestellung bringt es mit sich, dass die Vernehmlassenden in beiden Tabellenhälften erfasst sein können, nämlich dann wenn sie ein bestimmtes Projekt als unterbewertet, ein anderes aber als überbewertet einstufen.

wiesen sei. Für AG stellt sich die Frage nach der langfristigen Bedeutung der Achse durch den Jura und der Ostschweizer Spange.

22 Kantone, 2 Parteien, 1 Spitzenverband, 3 Konferenzen, 2 Bahnen und 10 weitere Organisationen sind der Meinung, dass das Spektrum der Projekte bestimmten regionalpolitischen Aspekten zu wenig Rechnung trage. Gemäss LU, OW, ZG, SO und SZ ist die Abstimmung mit dem nationalen Regional- und Fernverkehr insofern ungenügend, als die Ausführungen in Ziff. 1.6.2 der Vernehmlassungsvorlage zu unverbindlich seien.

GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, RöV und IBK fordern, dass im Rahmen einer ausgewogenen Mittelzuweisung im Zeitraum 2004 bis 2012 die Hälfte des Kredits oder insgesamt 650 Millionen Franken in Ostschweizer Projekte zu investieren sei (im Einzelnen siehe Ziffer 3.3). Nach Aussage einer Ostschweizer Organisation ist die Einbindung jener Randregionen sachlich und zeitlich zu priorisieren, welche die grössten Wachstumsimpulse aus dem nahen Ausland aufzunehmen versprechen. In dieser Hinsicht stehe von den Randregionen die Ostschweiz zweifelsfrei im Vordergrund. Sie sei nicht nur das Tor zu den wirtschaftsstärksten deutschen Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg, sondern öffne vor allem den Weg für die wirtschaftliche Ost-Erweiterung der Schweiz, seien doch langfristig die stärksten wirtschaftlichen Impulse – jedenfalls für die Industrie – aus Osteuropa zu erwarten. Gerade die Ostschweizer Unternehmen würden über dem Schweizer Durchschnitt liegende Exporte in diese Gebiete ausweisen.

Die KöV-RegZ fordert für den Korridor Zürich – München neben den vorgeschlagenen Ausbauten zwischen St. Gallen und St. Margarethen auch die Bereitstellung der heute nicht vorhandenen Kapazitäten auf der Strecke Zürich – Winterthur – St. Gallen. Zur Erreichung der für die Netzwerke wichtigen Fahrzeit von unter 60 Minuten seien zudem fahrzeitverkürzende Massnahmen zwischen Zürich und St. Gallen notwendig. Für den Korridor Zürich – Schaffhausen – Stuttgart stünden die dringend notwendigen Erhöhungen der Streckenkapazitäten, die Gewährleistung des Anschlusses in Schaffhausen aus Richtung Flughafen – Winterthur und die Abstimmung auf den Knotenpunkt Singen zur vollen Stunde im Vordergrund. Damit würde die Basis für die angestrebte Netzwerke im Dreieck St. Gallen, Singen und Zürich und damit der gesamten Ostschweiz gelegt.

Für eine Mitfinanzierung der Elektrifizierung Lindau – Geltendorf sprachen sich aus: GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, CVP, SGV, RöV, SBB, 8 weitere Organisationen sowie das MinBW.

Für BE, SO, NE, VD, VS, GE, JU, FR, LPS, SP, GPS, SGV, CTSO, BLS und 7 weitere Organisationen ist ein zwingender Einbezug der Strecke Neuenburg – Bern erforderlich. Eine Bündelung des Verkehrs über Basel sei wegen der fehlenden Kapazität im Knoten Basel wie auf der Strecke Olten – Basel zu vermeiden. Die Strecke Basel – Mannheim werde zurzeit vierspurig ausgebaut. Mit Berücksichtigung der prognostizierten Zugsfahrten im Raum Basel und der Konzentration der Streckenführung des TGV via Basel werde dies zu enormen Kapazitätsproblemen im Knoten Basel und auf den angeschlossenen Strecken in der Schweiz führen. Ziel müsse es daher sein, diese Hauptlinien des internationalen wie innerschweizerischen Verkehrs zu entlasten. Die knappen, noch freien Kapazitäten seien für den Transitverkehr über den Lötschberg – Simplon vorzusehen. Eine Streckenführung via Basel mit dem TGV Rhein – Rhone bringe keinen Fahrzeitleistungsbeitrag für Bern bzw. die Westschweiz gegenüber Espace Mittelland / Bern – Neuenburg – Pontarlier – Frasnay – Dijon – Paris. Es sei daher nicht nachvollziehbar, warum die Strecke Bern – Neuenburg nur als Option aufgeführt werde für den Fall, dass der TGV Rhein – Rhone nicht gebaut werden sollte.

VD, NE, FR, VS, JU, BE, GE, CTSO und 6 Organisationen bedauern, dass die Revitalisierung der Verbindung zwischen dem Wallis und Genf entlang dem Südufer des Genfersees im Entwurf des Bundesrates nicht enthalten sei (Zugang zum TGV-Netz). Wie die Linie südlich des Bodensees müsse auch diese Strecke in den Genuss von Investitionen im Rahmen der zweiten Phase des HGV-Anschlusses kommen.

GE fordert, dass die Aus- und Neubaustrecke Genf Cornavain – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) aus Mitteln des HGV-Anschlusses finanziert werde. Diesbezüglich bestehe schon seit langem eine staatsvertragliche Verpflichtung. Das Projekt sei der 2. Phase zuzuweisen.

### 3.2 Unterstützung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone (Frage 2)

*Die Frage lautete: Unterstützen Sie den Einbezug der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone in die erste Phase des HGV-Anschluss-Konzepts?*

	JA	NEIN
<b>K</b>	ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU	
<b>P</b>	CVP, LPS, FDP	EDU, GPS
<b>SW</b>	ecs, SAV, SGB	
<b>IK</b>	CTSO, KöV-CH, KöV-NW,	
<b>B</b>	SBB, SOB	
<b>O</b>	AGRW, AIJ, CCIV, CISL, CP, CTJ, EAP, FERo, FRS, GdD, GdR, GTH, HKBB, IGöV, IGöV-NW, Litra, MunL, ProB, RegB, SAB, SchVB, SGV, STV, VCS, VöV, VöV-ZH, VTGV	USIC
<b>A</b>	ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, HKHB, ITGV, ORhK, RegA, FRG, SIVOM, StB, StF, StL, UHA, VBU, ViM	

18 Kantone, 3 Parteien, 3 Spitzenverbände, 3 Konferenzen, 2 Bahnen, 27 Organisationen und 19 Adressanten aus dem angrenzenden Ausland unterstützen den Einbezug der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone in die erste Phase des HGV-Anschluss-Konzepts. Die Befürworter sind der Ansicht, dass kein anderes Vorhaben der Vorlage der Nordwest- sowie der Ost- und Zentralschweiz ähnlich hohe substantielle Reisezeitgewinne bringe. Durch die Verbindung mehrerer Zentren des Schweizerischen Städtesystems mit grossen Wirtschaftsräumen des benachbarten Auslands weise die Strecke eine hohe Netzwirkung auf. Gleichzeitig stelle das Vorhaben auch aus Schweizer Sicht eines der Schlüsselprojekte in der Vernetzung der europäischen Bahnsysteme dar. Ein Beitrag an dieses Projekt signalisiere Frankreich und der EU die Entschlossenheit der Schweiz, was in Anbetracht der Konkurrenzplanung für den TGV Bordeaux dringend notwendig sei. Zudem könne die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse und dem Luftverkehr gestärkt werden, was zu einer Erhöhung des Anteils der Bahnreisenden und zu entsprechenden Mehreinnahmen führe.

OW, SO, TI, SP, KöV-CH und 2 weitere Organisationen, die eine Aufteilung der Kredite in zwei Phasen grundsätzlich ablehnen, befürworten eine möglichst rasche Umsetzung des Vorhabens, um die Verbindlichkeiten gegenüber Frankreich einhalten zu können. Die SOB befürwortet eine Aufnahme in die erste Phase, wenn auch gegenüber Deutschland entsprechende Signale für die Elektrifizierung der Strecke Lindau-Geltendorf erfolgen.

GL, SH, AI, AR, SG, GR, TG und die Röv lehnen eine zeitliche Phasierung der HGV-Vorlage sowie die zeitliche und finanzielle Ungleichbehandlung der Ostschweiz ab und äussern sich nicht direkt zur Frage der HGS Rhein – Rhone. Eine Ostschweizer Organisation lehnt die Aufnahme in die erste Phase ab, wenn die Ausbauten in der Ostschweiz nicht zufriedenstellend behandelt werden. Eine andere Organisation aus der Ostschweiz hält die Entflechtung Zürich – Flughafen – Winterthur gegenüber Investitionen in Frankreich für prioritär. Aus Sicht UR ist der HGV-Anschluss nach Süddeutschland prioritär zu behandeln, falls die finanziellen Mittel die Umsetzung aller Vorhaben nicht zulassen.

GE plädiert dafür, dass die Schweiz bei Frankreich für den Ausbau der zwei anderen Äste der HGS Rhein – Rhone interveniere. FR, VD, SGV und drei weitere Organisationen sind dafür, einen Beitrag der Schweiz an die Strecke Auxonne – (Westast der HGS Rhein – Rhone) jetzt in die 2. Phase der HGV-Vorlage aufzunehmen.

### 3.3 Phasierung und Redimensionierung (Fragen 3)

*Die Frage lautete: Begrüssen Sie das Konzept mit der Phasierung der vorgesehenen Massnahmen (1. Verpflichtungskredit: baureife, bilateral vereinbarte Projekte im grenznahen Frankreich sowie von BAHN 2000, 2. Etappe, unabhängige Massnahmen im Inland. 2. Verpflichtungskredit: noch nicht finanzierte Projekte in Frankreich sowie Massnahmen in der Schweiz mit vertieftem Abstimmungsbedarf zu BAHN 2000, 2. Etappe)? Ist auf die 2. Phase mit Blick auf die Bundesfinanzen ganz oder teilweise zu verzichten?*

#### 3.3.1 Phasierung – Aufteilung in 2 Verpflichtungskredite

##### Zum Prinzip der Phasierung

	Für Prinzip der Phasierung	Gegen Prinzip der Phasierung
<b>K</b>	UR, FR, VD, VS, NE, GE, JU	BE, LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, AR, SG, GR, AG, TG, TI
<b>P</b>	EDU, LPS, FDP	CSP, CVP, GPS, SP
<b>SW</b>	SGV	ecs, SAV
<b>IK</b>	CTSO	KöV-NW, KöV-CH, RöV
<b>B</b>	SBB	SOB
<b>O</b>	CISL, CP, CTJ, EM, FERo, hos, IGÖV, IGÖV-NW, MunL, SAB, VCS, VöV	CCIN, FRS, FTJ, GTH, HKBB, LITRA, STV, USIC, VTGV

7 Kantone, 3 Parteien, 1 Spitzenverband, 1 Bahn und 12 Organisationen unterstützen die Vorlage in dieser Hinsicht. FR, VD, VS, NE, GE, JU, SGV, CTSO, SBB sowie 4 weitere Organisationen nehmen die Phasierung in Kauf, um die Vorlage nicht noch weiter zu verzögern. Nahezu dieselben Vernehmlassenden sind der Meinung, dass die Schweiz bei einem weiteren Verzug ihre Glaubwürdigkeit gegenüber den Nachbarländern hinsichtlich der Erfüllung ihrer diesbezüglichen völkerrechtlichen Verpflichtungen gefährden könnte. Um die gemeinsam mit Frankreich geplanten Projekte nicht weiter zu verzögern, empfiehlt die FDP, ein Rahmengesetz zu erlassen, die einzelnen Strecken des HGV-Anschlusses in einer Verordnung der Bundesversammlung zu bestimmen und zwei oder mehrere Verpflichtungskredite vorzusehen.

17 Kantone, 4 Parteien, 2 Spitzenverbände, 3 Konferenzen, 1 Bahn und 9 weitere Organisationen werfen die Vorlage in diesem Punkt. BE, LU, OW, NW, BL sowie STV, VCS und KöV-NW finden, dass durch die Phasierung sachlich miteinander verknüpfte Vorhaben getrennt würden. Es müsse im Sinne von echten Handlungsoptionen die Möglichkeit bestehen, laufend Anpassungen bei den Projekten vornehmen zu können. Dementsprechend verlangen LU, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, AG, SH, AR, AI, SG, TG, ecs, KöV-NW und 4 Organisationen, dass ein Gesamtprojekt mit einem Realisierungsprogramm an die Hand zu nehmen sei, bei welchem schrittweise die einzelnen Projekte nach entsprechender Reife und (finanzieller) Möglichkeit realisiert würden. LU, NW, OW, ZG, SO, TI und die KöV-CH weisen darauf hin, dass das Volk in der FinöV-Abstimmung den Gesamtkredit von 1,3 Milliarden Franken (Stand 2003) bereits verbindlich festgelegt habe und ein entsprechender Verfassungsauftrag vorliege. Der SGB und eine andere Organisation würden sich mit einer Aufteilung in zwei Phasen abfinden, sofern es die Bundesfinanzen verlangen. BL, SGB, SGV, KöV-NW sowie 6 Organisationen beklagen die Ungewissheit bzgl. des zweiten Verpflichtungskredits. Eine Organisation meint, dass die zurzeit knappen Ressourcen im Bundeshaushalt nicht als Argument für eine Etappierung des HGV-Kredits herbeigezogen werden dürften, weil es sich bei diesem Finanzierungsmodell um einen Fonds handle, der eine bestimmte Bevorschussungslimite sowieso

nicht übersteigen dürfe. Die Gefahr eines finanziellen Engpasses werde mit einem seriösen Fondsmanagement reduziert werden.

FR, VD, VS, NE, GE, JU CVP und CTSO fordern vom Bund verbindliche Zusagen, was den Inhalt und die Realisierungsfristen der zweiten Phase anbelangt. In dieser Beziehung verlangt die CTSO, dass der zweite Verpflichtungskredit dem Parlament bis spätestens 2007 unterbreitet werden müsse und der Bundesrat dessen Inhalt heute schon klar festlege. Sowohl die Gegner als auch die Befürworter einer Phasierung verlangen so rasch wie möglich einen verbindlichen Beschluss - sei es in Form eines Gesamtkredites, sei es in Form des 2. Verpflichtungskredites - zur Finanzierung der in die zweite Reihe verwiesenen Projekte, spätestens aber bis 2007.

Die FDP hält eine Integration der Planungskredite für die Projekte Zürich-Löwenstrasse und Genf Cornavain – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) in den HGV-Anschluss für geeignet, um die Akzeptanz zu erhöhen und Verknüpfung mit dem weiteren Schienennetz sicherzustellen.

### Zur konkreten Phasenzuteilung einzelner Projekte

Bis auf wenige Ausnahmen haben sich die Vernehmlassenden fast durchwegs für die Beibehaltung der dem 1. Verpflichtungskredit zugewiesenen Projekte in der ersten Phase ausgesprochen. Die EDU verlangt allerdings, dass das Kostenbeteiligungsgesuch Frankreichs vom 29. April 2003 in der Höhe von 76 Millionen Euro (114 Millionen Franken) für die Ausbauten in Frankreich in die 2. Phase verschoben werden soll.

Folgende, ursprünglich der 2. Phase zugewiesene Projekte möchte ein Teil der Vernehmlassenden in die 1. Phase verschieben:

Ausbau Knoten Genf:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>IK</b>	CTSO
<b>O</b>	CISL, CCIV, CTJ, EM, MunL, VöV-ZH

Ausbau Bern – Neuenburg – Jurabogen:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit (100 Mio. CHF)</b>
<b>K</b>	BE, FR, SO, BS, VD, VS, NE, GE, JU
<b>IK</b>	CTSO, KöV-NW
<b>B</b>	BLS
<b>O</b>	CCIN, CCIV, CISL, CTJ, EM, FTJ, MunL, VÖV

Ausbauten Biel - Delsberg - Boncourt - Delle – Belfort:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>K</b>	BE, FR, SO, BS, TI, VD, VS, NE, GE, JU
<b>B</b>	CTSO, KöV-CH, KöV-NW
<b>O</b>	CISL, CTJ, EM, FERo, LITRA, MunL, VCS

Beitrag an Bahnanschluss Flughafen Basel-Mülhausen:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>K</b>	SO, BS, BL, TI
<b>SW</b>	SGV
<b>IK</b>	KöV-CH, KöV-NW
<b>O</b>	EAP, GdD, GdR, HKBB, hos, RegB
<b>A</b>	ADA, ADAC, ADT, CAM, CCIAM, CGHR, CTF, FRG, HKHB, ITGV, ORhK, RegA, SIVOM, StB, StE, StL, UHA, VBU, ViM

Ausbauten Bülach – Schaffhausen:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>K</b>	ZH, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG
<b>SW</b>	SGB, transfair
<b>IK</b>	IBK, RöV
<b>O</b>	GTH, HKTG, LITRA, ProB, STV, VCS, VöV, VöV-Z
<b>B</b>	SBB
<b>A</b>	MinBW

Elektrifizierung Lindau – Geltendorf:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit (75 Mio. CHF)</b>
<b>K</b>	GL, AR, AI, SH, SG, GR, TG
<b>P</b>	CVP
<b>SW</b>	SGV
<b>IK</b>	IBK, RöV
<b>B</b>	SBB
<b>O</b>	HKSGA, HKTG, IGÖV, GTH, LITRA, SAB, STV
<b>A</b>	MinBW

Entflechtung Zürich – Flughafen – Winterthur:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>K</b>	ZH
<b>SW</b>	SGB, transfair
<b>O</b>	ProB, SAB, VCS, VöV-ZH

ZH fordert, dass der Betrag vorerst für die Planung und Projektierung eines zukunftstauglichen Projektes vorzusehen sei.

Chur – St. Margrethen – Ulm / München:

	<b>Für eine Zuweisung zum 1. Verpflichtungskredit</b>
<b>K</b>	GL, SH, AR, AI, GR, TG
<b>P</b>	CVP
<b>IK</b>	IBK, RöV
<b>O</b>	AGRW, HKTG, VöV

### 3.3.2 Redimensionierung

	<b>Für Redimensionierung</b>	<b>Gegen Redimensionierung</b>
<b>K</b>		BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU
<b>P</b>	SVP, EDU	CVP, GPS, SP
<b>SW</b>		ecs, SAV
<b>IK</b>		CTSO, IBK, KöV-CH, RöV
<b>B</b>		SOB
<b>O</b>	FRS, USIC	CCIG, CISL, CITAJ, CP, CTJ, EM, FERo, FTJ, HKBB, HKGR, IGÖV-NW, LITRA, MunL, ProB, STV, VCS, VöV

2 Parteien und 2 Organisationen befürworten eine Redimensionierung der 2. Phase. Die SVP ist der Überzeugung, dass – nachdem sich die finanziellen Rahmenbedingungen heute wesentlich anders präsentieren, als noch 1998 dargestellt – die grundsätzliche demokratische Legitimation der Eisenbahn-Grossprojekte nicht mehr als gegeben betrachtet werden könne. Angesichts der extrem

belasteten Situation, in der sich der Bundeshaushalt befinde, könne nur die Sicherung der Finanzierung über die Realisierung der Eisenbahn-Grossprojekte entscheiden.

24 Kantone, 3 Parteien, 2 Spitzenverbände, 4 Konferenzen, 1 Bahn und 18 weitere Organisationen lehnen eine Redimensionierung ab. Nach Ansicht von ecs und SAV dürfte sich eine Redimensionierung des HGV-Projektes nachteilig auf das innerschweizerische Schienennetz auswirken, weil damit die Verlagerung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf die Schiene nicht im angestrebten Umfange realisiert werden könne. LU, OW, SO, NW, ZG, TI, CVP, SP sowie die KöV-CH und 2 Organisationen erachten eine substantielle Redimensionierung des HGV-Anschlusses aufgrund des Verfassungsauftrages resp. der Volksabstimmung zur FINÖV-Vorlage von 1998 als problematisch. Für OW und TI, würde eine Redimensionierung der Vorlage einen Bruch in der Schweizerischen Verkehrspolitik bedeuten, der nicht nachvollziehbar wäre. BE, FR, BL, VD, NE, GE, VS, JU, SP, CTSO und 5 Organisationen fordern vom Bund sehr verbindliche Zusagen, was den Inhalt und die Realisierungsfristen der zweiten Phase anbelangt. SOB, KöV-NW und 5 Organisationen fordern vom Bundesrat eine möglichst zeitgerechte Umsetzung des zweiten Verpflichtungskredites, spätestens aber bis 2007. Eine Organisation führt aus, die heutige schlechte Finanzlage dürfe nicht dazu führen, dass der nächsten Generation eine ungenügende Bahninfrastruktur hinterlassen werde. Die SBB meinen, dass für die 2. Phase der Verzicht auf regionalpolitisch motivierte Ausbauten ohne Nutzen für den internationalen Personenverkehr zumindest zu prüfen sei. Gemäss UR müssten als Ziel funktionierende Einheiten entstehen, auch bei erschwerten Bedingungen bei den Bundesfinanzen.

Einige Vernehmlassende haben Anträge um punktuelle Erhöhung oder Umschichtung von Kreditbeträgen gestellt. GL SH, AR, AI, SG, GR, TG möchten im Rahmen der 2. Phase den Kredit für den Ausbau Zürich – Winterthur – St. Gallen auf 200 Millionen Franken erhöhen. SP, SOB und 2 Organisationen möchten die Mittel, welche im Entwurf für den Bahnanschluss des Flughafens Basel-Mülhausen vorgesehen sind, zur Finanzierung des Ausbaus der beiden Jurabogenlinien Lausanne – Vallorbe – Frasné und Bern – Neuenburg – Frasné einsetzen. Die BLS fordern, für den Ausbau der Strecke Bern - Neuenburg 95 Millionen Franken in die Botschaft aufzunehmen. Mit diesem Betrag sei die BLS in der Lage, die zwei wichtigsten, für den HGV-Verkehr notwendigen Doppelspurinseln zwischen Rosshäusern und Gümmenen bzw. Zihlbrücke und Marin-Epagnier zu realisieren. Damit könnten der HGV-Verkehr und der S-Bahn-/Regionalverkehr friktionslos auf diesen für die Verkehrswege Bern – Westschweiz wichtigen Abschnitten abgewickelt werden. GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, RöV und IBK fordern, dass im Rahmen einer ausgewogenen Mittelzuweisung im Zeitraum 2004 bis 2012 die Hälfte des Kredits oder insgesamt 650 Millionen Franken in Ostschweizer Projekte zu investieren sei.

### **3.4 Regionale Massnahmen (Frage 4)**

*Frage 4 an die Kantone lautete:*

*Die vorgesehenen Massnahmen schaffen auf gewissen Strecken die Voraussetzung für die Verkehrsleistungen, die möglicherweise dem Regionalverkehr zuzuordnen sind. In wie weit können Sie heute mit Blick auf ihre mittelfristige Finanzplanung Absichtserklärungen abgeben, dass Sie die entsprechenden Leistungen zusammen mit dem Bund bestellen werden? Sind Sie bereit, Ihre Absichten behördenverbindlich im kantonalen Richtplan festzusetzen?*

*Frage 4 an die übrigen Vernehmlassungsteilnehmer lautete:*

*Die vorgesehenen Massnahmen schaffen auf gewissen Strecken die Voraussetzung für die Verkehrsleistungen, die möglicherweise dem Regionalverkehr zuzuordnen sind. In wie weit sollen aus Ihrer Sicht die entsprechenden Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt werden? Soll eine entsprechende Absicht im kantonalen Richtplan festgesetzt werden?*

### 3.4.1 Gemeinsame Bestellung der Leistungen

#### Kantone

Folgende Kantone haben ihre Absicht erklärt, diese Leistungen in ihrer mittelfristigen Finanzplanung zu berücksichtigen und zusammen mit dem Bund zu bestellen:

	Bereitschaft geäußert
<b>K</b>	VD, VS, JU

#### Übrige Vernehmlassende

Die Frage wird von den übrigen Vernehmlassenden wie folgt beantwortet:

	Für gemeinsame Bestellung	Ausdrücklich gegen gemeinsame Bestellung
<b>P</b>	CVP, GP, LPS, SP	
<b>SW</b>	ecs, SAV, transfair	
<b>IK</b>	KöV-CH, KöV-NW	
<b>O</b>	AGRW, FERo, GTH, IGöV, IHK, LITRA, SAB, USIC, VCS, VöV, VöV-ZH	FRS, hos, STV

3 Kantone, 4 Parteien, 3 Spitzenverbände sowie 11 weitere Organisationen sprechen sich dafür aus, dass solche Leistungen von Bund und Kantonen gemeinsam bestellt werden. VD, VS und JU sind zu solchen Absichtserklärungen bereit oder haben sie bereits in ihren Richtplänen festgeschrieben. ZH und BE wären eigentlich nicht abgeneigt, können aber aufgrund der mangelnden Kapazitäten auf ihren S-Bahn-Netzen keine zusätzlichen Angebote bestellen. LU, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS und TI gehen davon aus, dass das Eisenbahngesetz unverändert gilt und Leistungen des Regionalverkehrs von Kantonen und Bund gemeinsam zu bestellen sind.

3 Organisationen sind gegen eine gemeinsame Bestellung der entsprechenden Leistungen.

NE wäre grundsätzlich dazu bereit, sofern die HGV-Anschluss-Linien nicht den Charakter von IR-Linien haben werden, deren Finanzierung in die Zuständigkeit des Bundes fallen würde. Die Kantone UR, SZ und SO erwarten vom HGV-Anschluss keine Veränderungen in ihrem Regionalverkehrsangebot. AG hält eine Absichtserklärung nicht für notwendig, da sein Regionalverkehrsangebot die Zubringerfunktion zu den Fernverkehrsverbindungen – abgesehen von punktuellen Massnahmen – erfüllt. LU und ZG unterstützen zudem eine Anpassung des EBG im Rahmen der Bahnreform 2, welche die Voraussetzung für mehrjährige Angebotsvereinbarungen schafft.

Transfair und eine Organisation möchten, dass neue grenzüberschreitende Regionalverkehrslinien zumindest in der Startphase vom Bund speziell gefördert werden. Eine weitere Organisation schlägt eine finanzielle Beteiligung der allenfalls betroffenen Nachbarländer vor.

### 3.4.2 Festsetzung im Richtplan

#### Kantone

Die Kantone äusserten sich wie folgt bzgl. einer Festlegung von zusätzlichen Regionalverkehrsleistungen in ihren Richtplänen:

	Für Verankerung	Gegen Verankerung	Bereits verankert
<b>K</b>	BE, LU, ZG, SO, NE	ZH, SZ, OW, NW, BS, BL, AG	VS, JU

## Übrige Vernehmlassende

Aus der Sicht der übrigen Vernehmlassenden wird die Frage wie folgt beantwortet:

	Für Verankerung	Gegen Verankerung
<b>P</b>	EDU	CVP, FDP
<b>IK</b>	KöV-CH	KöV-NW
<b>O</b>	VöV, VCS, IGöV-NW	LITRA, FRS

5 Kantone, 1 Partei 1 Konferenz und 3 Organisationen sprechen sich für entsprechende Absichtserklärungen in den kantonalen Richtplänen aus.

7 Kantone, 2 Parteien 1 Konferenz sowie 2 Organisationen sind dagegen. ZH erachtet den Richtplan als nicht stufengerechtes Instrument. BS und BL, die KöV-NW und die CVP sind der Ansicht, dass die auf eine lange Frist ausgerichteten Richtpläne für die Festsetzung der Angebotsgestaltung im Regionalverkehr zu wenig flexibel sind. Für den AG ist der Richtplan ein koordinatorisches Raumplanungsinstrument und daher für Verpflichtungen auf der Bestellerebene nicht bindend. Die KöV-CH erkennt keine Notwendigkeit, würde der Frage aber zustimmen, falls sich daraus auch für den Bund eine Behördenverbindlichkeit ergäbe.

Die SZ, OW, TI und KöV-CH merken an, dass die Frage im Rahmen der Bahnreform 2 zu regeln sei, falls die Finanzierung der Infrastruktur betroffen sei.

### 3.5 Weitere Bemerkungen (Frage 5)

Die CVP verlangt, dass im Rahmen der 1. Phase ein Betrag von 10 Millionen Franken eingesetzt wird, um damit vertiefte Langzeitabklärungen und Kosten-Nutzen-Analysen zu bestimmten Projekten durchzuführen.

Die FDP vermisst eine Gesamtübersicht über die FinöV-Projekte und deren Folgekosten und geht davon aus, dass diese für die vorberatenden Kommissionen zur Verfügung gestellt werde.

Die GPS fordert, dass mit der Einbindung des Regionalverkehrs auch Versuchsbetriebe vorzusehen seien, um mögliche Umlagerungseffekte testen zu können. Sollten sich die versuchsweise eingeführten Zusatzleistungen bewähren, könnten diese ins Angebot aufgenommen werden.

GE, SP und 1 Organisation begrüßen ausdrücklich die Massnahmen zur Grenzkontrollverkürzung. Sie seien möglichst rasch zu realisieren.

SO, TI, OW und die KöV sind der Meinung, dass die kurzfristige Umlagerung von Mitteln ("Projekt A ist nicht oder länger nicht möglich, sodass Projekt B vorgezogen wird") nicht vom Parlament beschlossen werden kann, sondern dazu sei der Bundesrat als operativ Verantwortlicher aufgerufen (Art. 3 Finanzierungsbeschluss HGV-Anschluss). Art. 3 Bundesbeschluss (gemäss Vernehmlassungsvorlage) soll die Kompetenzen des Bundesrats hinsichtlich der Bewirtschaftung des Verpflichtungskredits regeln. Die in der Vorlage erwähnten, noch wenig konkretisierten Optionen, wie auch der Verzicht auf wesentliche Bestandteile der Vorlage, werden in der Kompetenz des Bundesrats liegen. AG kann einer solch weitgehenden Regelung nicht zustimmen. Hingegen könne er sich vorstellen, dass der Bundesrat im Rahmen des Realisierungsprogramms gewisse Kompetenzen zugesprochen erhält.

Die Zentralschweizer Kantone erläutern, die primären Anliegen ihrer Region seien die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels, die Sicherstellung von umwelt- und anwohnerverträglichen NEAT-Zulaufstrecken (NEAT II), die Anbindung der Ostschweiz an die NEAT (Ausbauten der Strecke St. Gallen – Arth – Goldau) und damit die Sicherstellung des Anschlusses der Zentralschweiz an das HGV-Netz. Es dürften auf keinen Fall Mittel aus den Projekten NEAT und BAHN 2000 2. Etappe für

die Finanzierung von HGV-Projekten abgezogen werden. Für die Nordwestschweizer ÖV-Direktorinnen und -Direktoren hat schliesslich auch die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel und südlich davon (Stichwort Wisenberg tunnel) hohe Priorität. Die entsprechenden Massnahmen könnten zwar nicht im Rahmen des HGV-Kredits finanziert werden. Die Nordwestschweizer Kantone seien aber der klaren Meinung, dass der Bund die notwendigen Massnahmen so rasch wie möglich sicherstellen müsse.

**Anhang Abkürzungsverzeichnis****K Kantone**

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

**P Politische Parteien**

CSP Christlich-soziale Partei, Zürich

CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz, Bern

EDU Eidgenössisch-Demokratische Union, Thun

GPS Grüne Partei der Schweiz, Bern

LPS Liberale Partei der Schweiz, Bern

SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz, Bern

SVP Schweizerische Volkspartei, Bern

**SW Spitzenverbände der Wirtschaft**

ecs economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen, Zürich

KV-CH Kaufmännischer Verband Schweiz, Zürich

SAV Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich

SGB Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Bern

SGV Schweizerischer Gewerbeverband, Bern

transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz, Bern

**IK Interkantonale Konferenzen von Kantonsregierungen und kantonalen ÖV-Direktoren sowie Internationale Konferenzen**

CTSO Conférence des transports de suisse occidentale, regroupent les Cantons de BE, FR, VD, VS, NE, GE et JU

IBK Internationale Bodenseekonferenz, Kreuzlingen

KöV-CH Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

KöV-NW Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, Region Nordwestschweiz, umfassend die Kantone BE, SO, BS, BL, AG und JU

KöV-RegZ Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), Region Zürich

ORK Konferenz der Regierungen der Ostschweizer Kantone GL, SH, AR, AI, SG, GR und TG

RöV Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs, Region Ostschweiz, umfassend die Kantone GL, SH, AR, AI, SG, GR und TG

**B Eisenbahnunternehmen**

BLS	Lötschbergbahn AG, Bern
SBB	Schweizerische Bundesbahnen, Bern
SOB	Schweizerische Südostbahn, St. Gallen

**O Weitere Organisationen, Verbände, Gemeinden, Einzelpersonen****A Angrenzendes Ausland**

ADA	Agence de Développement de l'Alsace, Colmar
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Südbaden, Freiburg i. BR.
ADT	Association Départementale du Tourisme du Haut-Rhin, Colmar
AGRW	Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg, Rheineck
AIJ	Assemblée interjurassienne, Moutier
BEKMU	Kantonal-Bernischer Gewerbeverband, Burgdorf
CAM	Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace, Mulhouse
CCIAM	Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse, Mulhouse
CCIG	Chambre de commerce et d'industrie de Genève, Genève
CCIN	Chambre Neuchâteloise du commerce et de l'industrie, Neuchâtel
CCIV	Chambre Valaisanne de commerce et d'industrie, Sion
CGHR	Conseil Général du Haut-Rhin, Colmar
CISL	Communauté d'intérêt de la ligne Simplon-Lötschberg, Delémont
CP	Centre patronal, Paudex
CTF	Communauté de Communes des Trois Frontières, Saint-Louis
CTJ	Conférence Transjurassienne, La Chaux-de-Fonds
EAP	EuroAirport Flughafen Basel-Mülhausen, Basel
EM	Espace Mittelland, Bern
FERo	Fédération des Entreprises Romandes, Genève
FRG	Freiburger Regio-Gesellschaft, Freiburg i. Br.
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband, Bern
FTJ	Fédération du Transjuralpin, Neuchâtel

GdD	Einwohnergemeinde Dornach
GdR	Gemeinde Riehen
GTH	GOTTHARD, SAN GOTTARDO, SAINT-GOTHARD, Zürich
HKAG	Aargauische Industrie- und Handelskammer, Aarau
HKBB	handelskammer beider basel, Basel
HKGL	Glerner Handelskammer, Glarus
HKGR	Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden, Chur
HKHB	Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee, Konstanz
HKLI	Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer, Vaduz
HKSGA	Industrie- und Handelskammer St. Gallen-Appenzell, St. Gallen
HKTG	Industrie- und Handelskammer Thurgau, Weinfelden
hos	Schweizer Hotelier-Verein hotellerie suisse, Bern
IGÖV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Fribourg
IGÖV-NW	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz, Basel
ITGV	Interlignè TGV Belfort-Bienne, Delle
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern
MinBW	Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart
MunL	Municipalité de Lausanne
ORhK	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, Freiburg i. Br.
ProB	Pro Bahn Schweiz, Zürich
RegA	Région Alsace, Conseil Régional, Strasbourg
RegB	Regio Basiliensis, Basel
SAB	Schweizerische Gemeinschaft für Berggebiete, Bern
SchVB	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen, Binningen
SIVOM	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple, Volgelsheim
StB	Stadt Breisach am Rhein
StE	Stadt Emmendingen
StF	Stadt Freiburg i. Br.
StL	Stadt Lörrach

STV	Schweizer Tourismus-Verband, Bern
UHA	Université du Haut-Rhin, Mulhouse
USIC	Union Suisse des Sociétés d'Ingenieurs-Conseils, Bern-Liebefeld
VBU	Vereinigung Badischer Unternehmensverbände, Freiburg i. Br.
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, Bern
ViM	Ville de Mulhouse
VöV	Verband öffentlicher Verkehr, Bern
VöV-ZH	Vereinigung für Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, Zürich
VTGV	Verein TGV via Basel, Basel