



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

# **Finanzierung und Ausbau der Bahn- infrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)**

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

2. November 2011



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
1.1	<b>Auftrag</b> .....	6
1.2	<b>Durchführung der Vernehmlassung</b> .....	6
<b>2</b>	<b>Generelle Haltung</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog</b> .....	<b>9</b>
3.1	<b>Allgemeines (Grundsätze der Vorlage)</b> .....	9
	Frage 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage .....	9
	a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden? .....	9
	b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll? .....	11
	c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll? .....	12
	d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält? .....	14
	e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen? .....	15
3.2	<b>Fragen zur Finanzierung</b> .....	16
	Frage 2: Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?.....	16
	a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden? .....	16
	b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor? .....	18
	Frage 3: Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds? .....	19
	a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?.....	19



b) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen? .....	20
c1) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Erhöhung Trassenpreise? .....	22
c2) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer? .....	23
c3) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Beitrag Kantone? .....	25
d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben? .....	26
Frage 4: Auswirkungen auf die Kantone? .....	28
a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt? .....	28
b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten? .....	29
c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten? .....	31
d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird? .....	32
e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht? .....	33
f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt? .....	34
g) Soll die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung/ FABI-Regelung) oder sollte diese – mit entsprechendem finanziellem Ausgleich durch die Kantone - neu gänzlich über den BIF laufen? .....	35
Allgemeine Bemerkungen der Kantone .....	36



Frage 5: Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone? .....	37
a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können? .....	37
b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können? .....	38
c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden? .....	40
<b>3.3 Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn .....</b>	<b>41</b>
Frage 6: Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive? .....	41
a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden? .....	41
b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“? .....	43
c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor? .....	45
Frage 7: Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)? .....	47
a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden? .....	47
b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird? .....	49
c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)? .....	50
d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden? .....	52
e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden? .....	54
f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind? .....	56



g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll? .....	57
Allgemeine Bemerkungen zu STEP.....	58
Frage 8: Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025? .....	59
a) Sind Sie mit Zielen des Ausbausrittes 2025 einverstanden? .....	59
b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbausrittes 2025 einverstanden? .....	61
c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender? .....	62
d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbausrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?.....	63
e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden? .....	64
Allgemeine Bemerkungen zum Ausbauschritt 2025 .....	65
Frage 9: Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?.....	66
<b>3.4 Weitere Bemerkungen .....</b>	<b>67</b>
Frage 10: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage? .....	67
Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren.....	70
Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) .....	74



# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte am 30. März 2011 das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“) durchzuführen.

## 1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung wurde am 31. März 2011 eröffnet und dauerte bis zum 8. Juli 2011.

Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft und die interessierten Kreise.

Insgesamt wurden 116 Adressaten eingeladen. Davon haben 78 geantwortet. Zusätzlich sind 46 spontane Stellungnahmen von weiteren Organisationen und Einzelpersonen eingegangen.

	<b>Eingeladene</b>	<b>Antwortende</b>
1. Kantone (inkl. kant. Organisationen)	29	27
2. Politische Parteien	14	7
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	4	4
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	11	8
5. Organisationen	58	32
6. Weitere / Spontanantworten		46
<b>Total</b>	116	124

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.



## 2 Generelle Haltung

Die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage wird von einer grossen Mehrheit unterstützt, ebenso – zwar weniger deutlich – die Form eines Gegenentwurfs zur ÖV-Initiative. Vermisst wird teilweise die verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht über Schiene und Strasse.

Der unbefristete Bahninfrastrukturfonds (BIF) für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur wird sehr begrüsst. Nur wenige lehnen einen solchen Fonds ab, einzelne wünschen eine Befristung des Fonds.

Was die Einnahmen des Fonds betrifft, so ist die Mitteleinlage aus den allgemeinen Bundesmitteln kaum bestritten. Die Einlage der bisherigen FinöV-Mittel wird zwar von den Vertretern der Strasse kritisiert, ansonsten aber breit unterstützt. Bei den zusätzlichen Mitteln sind – wie erwartet – die Meinungen geteilt: Die geplante Trassenpreiserhöhung von 300 Mio. Fr. wird zwar von einer grossen Mehrheit unterstützt, allerdings fordern verschiedene eine weniger starke Erhöhung (ca. 150 - 200 Mio. Fr.). Beim Fahrkostenabzug sind drei ungefähr gleich grosse Antwortgruppen auszumachen: Die Gegner, die Befürworter des vorgeschlagenen Rahmens und die Befürworter einer Abzugshöhe im Rahmen von rund 3000 Franken (Preis 2.-Klass-Generalabonnements GA). Beim Kantonsbeitrag halten sich die Gegner und die ganz oder teilweise Befürwortenden ungefähr die Waage. Als Alternative wird insbesondere eine höhere Bundesbeteiligung angeführt. Die Finanzierungsvorschläge nennen insbesondere den FinöV-Fonds (Erstreckung der Rückzahlung/Verzicht auf Verzinsung bis hin zu Schuldenerlass), die Mehrwertsteuer (Erhöhung oder Verzicht auf Besteuerung der Mittel aus dem BIF), die Mineralölsteuer (BIF-Anteil erhöhen oder Steuererhöhung). Seltener sind Forderungen nach verstärkter Nutzerfinanzierung bzw. höheren Effizienzgewinnen.

Was die Auswirkungen auf die Kantone betrifft, so wird die Finanzierung von Ausbauprojekten des Agglomerationsverkehrs mehrheitlich unterstützt. Einige Stellungnahmen verweisen jedoch auf den speziellen Infrastrukturfonds, dessen Verhältnis zum BIF zu klären sei. Die Zweckmässigkeit eines Kantonsbeitrags wird zwar mehrheitlich anerkannt, es wird jedoch auf eine einvernehmliche Lösung hingewiesen, welche den Kantonen einen konkreten Nutzen und eine Mitsprache ermöglichen soll. Bei der Beschränkung des pauschalen Fahrkostenabzugs auf die Bundessteuer sind die Meinungen geteilt. Die ungleiche Finanzierung von SBB- und Privatbahninfrastrukturen wird allgemein bemängelt, eine Mehrheit wünscht eine Änderung oder zumindest Vorschläge dazu bereits in der vorliegenden FABI-Vorlage.

Die Langfristperspektive mit den drei Schwerpunkten und den Prioritäten wird deutlich unterstützt. Teilweise kritisiert wird der Fokus auf den Personenverkehr beziehungsweise fehlende Ziele für den Güterverkehr.

Das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) wird als gut und umfassend beurteilt. Teilweise werden konkrete Massnahmen zugunsten des Schienengüterverkehrs vermisst. Für die Angebotsverdichtungen im Personenverkehr wird teils ein Nachfragenachweis gefordert und eine



Beeinträchtigung des Güterverkehrs befürchtet. Das Vorgehen in mehreren Ausbausritten wird allgemein sehr begrüsst.

Die Ziele des vorgeschlagenen Ausbauschnittes 2025 werden weitgehend unterstützt. Bei der Beurteilung der vorgeschlagenen Projekte sind die Meinungen geteilt: Es hat drei ähnlich grosse Gruppen: die Zufriedenen, die teilweise Zufriedenen und die Unzufriedenen. Zahlreiche Vernehmlassende nennen aus ihrer Sicht dringendere Projekte. Mit dem Umfang des Ausbauschnittes ist eine grosse Mehrheit nicht einverstanden. Anstelle von 3,5 Mrd. Franken fordern verschiedene einen Ausbauschnitt im Umfang 5 – 6 Mrd. Franken, um die Ziele und Massnahmen rasch umsetzen zu können.

Die Anpassungen im ZEB-Gesetz werden weitgehend unterstützt. Teilweise bemängelt wird jedoch die Streichung von Artikel 10, der die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur beschreibt und dabei zu prüfende Projekte namentlich festhält.

Weitere Bemerkungen betreffen Themen wie unklare Abgrenzungen gegenüber Infrastrukturfonds, Übergangslösungen, Mitsprachemöglichkeiten Kantone und Städte, Kürzung Lärmschutzkredit, konkrete Änderungsanträge zu den Verfassungs- und Gesetzesartikeln (z.B. Kritik an „Landverkehr“ statt „Strassenverkehr“ in Artikel 85 und 86 BV) sowie einzelne Passagen der Vernehmlassungsvorlage.



## 3 Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog

Den Teilnehmenden an der Vernehmlassung wurde ein umfassender Fragekatalog (siehe Anhang 2) zugesandt. Dieser beinhaltet insgesamt 10 Fragen bzw. 38 Unterfragen zur allgemeinen Stossrichtung, zur Finanzierung, zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur und zu übrigen Themen. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens<sup>1</sup>.

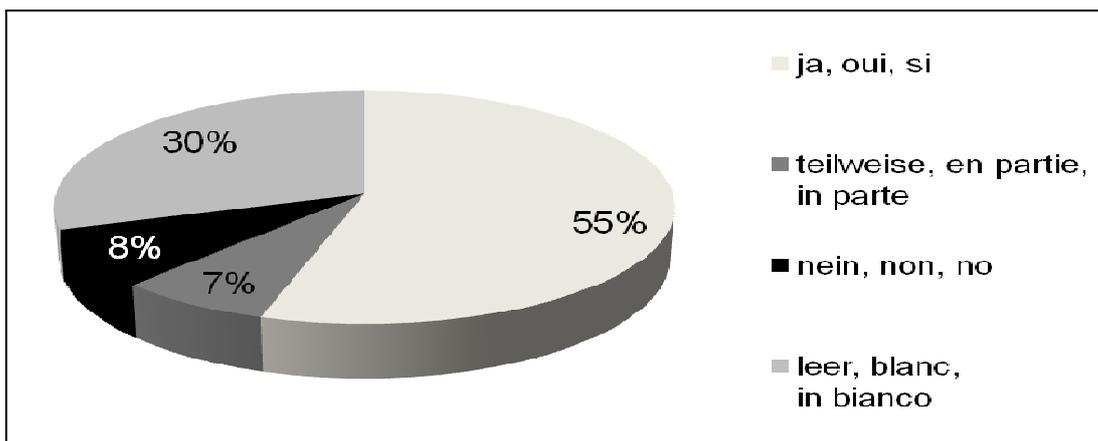
### 3.1 Allgemeines (Grundsätze der Vorlage)

#### Frage 1: Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

##### a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

###### Grundtenor

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (77 von 87) zu dieser Frage ist mit der generellen Zielrichtung der Vorlage einverstanden oder teilweise einverstanden. Die Minderheit (10), welche die Zielrichtung ablehnt, begründet dies damit, dass die vorgeschlagene Finanzierung zu stark zu Lasten der Strasse geht.



###### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 68 Teilnehmer, nämlich die KöV und 17 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE), 4 Parteien (CVP, FDP, Grüne, GLP), die

<sup>1</sup> Viele Vernehmlassungsteilnehmer haben nicht alle Fragen oder Unterfragen beantwortet. Dies ist jeweils in den Kuchendiagrammen dargestellt („leer“). In der ausführlichen Auswertung („Grundtenor“, „Im Einzelnen“) sind diese leeren Eingaben jedoch nicht berücksichtigt.



4 angeschriebenen Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, StädteallianzVOZCH), 5 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SBV, Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 20 angeschriebene Organisationen und 17 weitere Stellungnahmen.

Im Rahmen der zustimmenden Stellungnahmen werden verschiedene Vorbehalte und Bedingungen eingebracht: So ist ein Teil der Vernehmlassenden (Grüne, Travail.Suisse, SBN, SKS, VCS, WWF, AllianzöVlni, acsi) der Ansicht, die Finanzierung sei zu überprüfen. Eine Verknüpfung mit einer entsprechenden Vorlage zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur (Gesamtsicht) wird von FDP, DHS, SAB, VAP gefordert. Andere (Grüne, VCS, WWF, AllianzöVlni, SRH) fordern eine grössere bzw. raschere Ausbaustufe 2025, die Sicherstellung eines Angebotes für die gesamte Schweiz und nicht nur für dichtbesiedelte Gebiete sowie die Beachtung regionaler Aspekte wie der Nord-Süd-Achse (letzteres: FR, TI, VS, Ouestrail). ZG will die Verbindlichkeit der dringlichen Projekte erhöhen. SH weist darauf hin, dass bisherige Beschlüsse (NEAT, HGV, Agglomerationsverkehr) aufzuarbeiten bzw. zu berücksichtigen sind. Gefordert wird auch eine stärkere Gewichtung der Bedürfnisse des Güterverkehrs (Aktion Freiheit und Verantwortung). Einige sehen Korrekturbedarf/ Vorbehalte in einzelnen Punkten (UR, Komitee Pro Wiesenberg). Andere sehen das Grundproblem der zu grossen Mobilität nicht gelöst (GL, Travail.Suisse).

**TEILWEISE** einverstanden mit der generellen Zielsetzung sind insgesamt 9 Vernehmlassungsteilnehmende. Diese verteilen sich auf 1 Kanton (JU), 1 Partei (SPS), 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) sowie 2 angeschriebene Organisationen (ErdöIV, Hupac) und 4 weitere Stellungnahmen.

Einige (JU, SPS, FRC, IGöV) äussern sich positiv zum Fonds, aber negativ zur Finanzierung. Andere sprechen sich für Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur, aber gegen eine generelle und unbegrenzte Förderung des öV bzw. Finanzierung der Schiene durch die Strasse aus (CentrePatronal, Ass.rout.VD, fer). Der ErdöIV fehlt eine Gesamtsicht inklusive Strassenverkehr, die Hupac bemängelt bei der Bahn Transparenz und Kostenkontrollinstrumente. Andere (JU, IGöVCH) beurteilen den Ausbauschritt 2025 für zu gering.

Mit **NEIN** sind insgesamt 10 Stellungnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich um 1 Kanton (ZH), 1 Partei (SVP), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 5 angeschriebene Organisationen (AGVS, ACS, ASTAG, FRS, VSAI) und 2 weitere Stellungnahmen (citrap-vaud, Ecoglobe.ch).

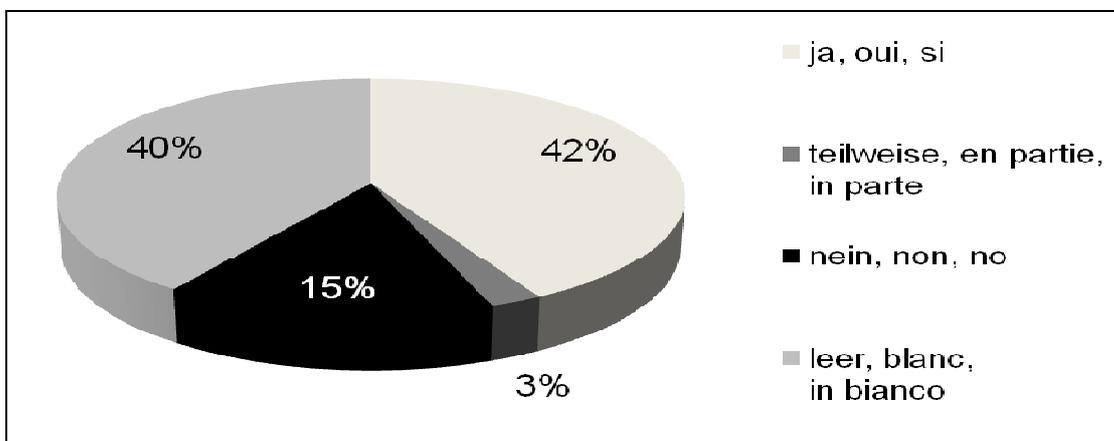
Diese Stellungnahmen vertreten die Ansicht, die Vorlage verstosse gegen das Verursacherprinzip (SVP, AGVS, ACS, ASTAG, FRS, VSAI), höhle die Strassenkasse aus (SVP, AGVS), beinhalte eine zu starke Querfinanzierung (ASTAG) und schaffe Sachzwänge für Steuer- und Abgabenerhöhungen bei der Strasse (SVP). So wird auch die zeitlich nachgelagerte Behandlung der Strassenverkehrsfinanzierung kritisch beurteilt (SGV, ACS). ZH spricht sich gegen die Zielsetzungen der Vorlage aus, da die Planungskompetenzen von den Kantonen zum Bund verlagert würden und ist mit der Finanzierung der Deckungslücke durch Kantone und Nutzer nicht einverstanden. ecoglobe.ch ist der Meinung, der Ausbau stehe im Widerspruch zur Bundesverfassung und gemäss citrap-vaud fehlt die Hochgeschwindigkeit bzw. eine "vision globale".



## b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

### Grundtenor

Ein Grossteil der eingegangenen Stellungnahmen (55 von 74) zu dieser Frage ist damit einverstanden oder teilweise einverstanden, dass der Volksinitiative ‚Für den öffentlichen Verkehr‘ ein Gegenentwurf gegenübergestellt wird. Damit nicht einverstanden sind 19 Vernehmlassungsteilnehmende, insbesondere weil sie entweder allein die Initiative unterstützen oder aber diese ablehnen, für chancenlos beurteilen und ohne Gegenentwurf zur Abstimmung bringen wollen.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 52 Teilnehmer, davon 15 Kantone (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 2 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB) sowie 16 angeschriebene Organisationen und 11 weitere Stellungnahmen.

Ein Teil derjenigen, die einen Gegenentwurf begrüßen, geben trotzdem der Volksinitiative den Vorzug (Grüne, Alpenini, SBN), sprechen sich jedoch dagegen aus, die beiden Vorlagen gegeneinander auszuspielen. Andere unterstützen den Gegenentwurf, da sie die Volksinitiative ablehnen (Aktion Freiheit und Verantwortung). Eine grössere Anzahl der befürwortenden Stellungnahmen betrachten den Zeitdruck, den ein Gegenentwurf mit sich bringt, für problematisch; dies insbesondere bezüglich einer tragfähigen Finanzierungslösung (SZ, ZG, GR, AG, TI, VS, Oustrail).

Einige Stellungnahmen knüpfen die Unterstützung eines Gegenentwurfs an Bedingungen: Einige Vernehmlassende (SPS, GLP, Pro Bahn, SKS, AllianzöVini) fordern, der Gegenentwurf müsse die Anliegen der VCS-Initiative stärker berücksichtigen, müsse substantieller sein als die Volksinitiative, müsse verbessert werden oder die Initiative habe immer noch mehr Vorteile. Die FDP fordert, der Gegenentwurf müsse mit dem Finanzierungskonzept Strasse abgestimmt sein. Andere (FR, SGB, VCS, Oustrail) bemängeln das Finanzierungskonzept, fordern ein tragfähigeres System oder halten die



jährlichen BIF-Einlagen für nicht genügend. Das Gotthard-Komitee fordert einen Verzicht auf den vorgeschlagenen Artikel in der Bundesverfassung zur kantonalen Mitfinanzierung.

**TEILWEISE** einverstanden mit einem Gegenentwurf sind 3 Vernehmlassungsteilnehmende, davon die KöV und 1 Kanton (GE) sowie eine angeschriebene Organisation (VAP). Während GE und die KöV grundsätzlich einen Gegenentwurf begrüßen, erachten sie den Zeitdruck für eine transparente Lösung für zu hoch. Die KöV fordert zudem einen Verzicht auf die Ergänzungen zu Art. 81a, und 87a Abs. 3 BV sowie Art. 3 Abs. 4 SBBG (u.a. Verzicht auf Verfassungsartikel zur kantonalen Mitfinanzierung). Der VAP ist einverstanden mit einem Gegenentwurf, würde jedoch eine eigenständige Vorlage bevorzugen.

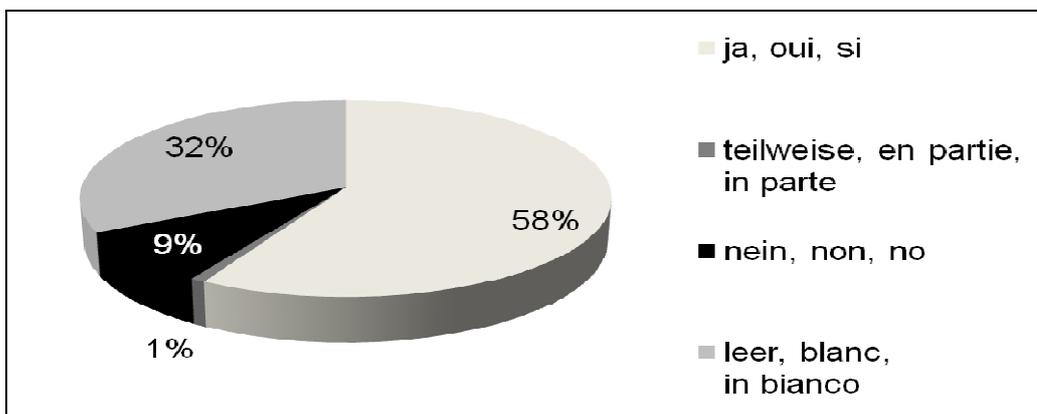
Mit **NEIN** sind insgesamt 19 Stellungnahmen eingegangen, davon 2 Kantone (LU, NW), 1 Partei (SVP), 4 Dachverbände der Wirtschaft (Travail.Suisse, SGV, economiesuisse, CentrePatronal) sowie 8 angeschriebene Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Vernehmlassende (SVP, economiesuisse, CentrePatronal, ACS, AGVS, ErdöIV, ASTAG, FRS, VSAI, Ass.rout.VD, fer) fordern die Volksinitiative ohne Gegenentwurf zur Ablehnung zu empfehlen, da diese sowieso keine Chance habe. Verschiedene (LU, NW, KöVZCH) bemängeln den Zeitdruck, der eine nachhaltige und transparente Finanzierung verunmögliche. Der TCS weist darauf hin, dass der vorliegende Gegenentwurf die Chance der Volksinitiative erhöhen könnte, da sich bei der Initiative die Bürgerinnen und Bürger nicht wie beim Gegenentwurf an der Finanzierung beteiligen müssen. Economiesuisse ist der Meinung, FABI werde neben der Volksinitiative schwierig zu vermitteln sein. Andere unterstützen einzig die Volksinitiative oder sind der Ansicht, die Vorlage genüge als Gegenentwurf nicht (Travail.Suisse, IGÖVCH).

**c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?**

**Grundtenor**

Die grosse Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (72 von 84) zu dieser Frage ist damit einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen wird. 11 Stellungnahmen sprechen sich aus unterschiedlichen Gründen gegen den BIF aus.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 72 Teilnehmer, nämlich die KÖV und 21 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 22 angeschriebene Organisationen und 17 weitere Stellungnahmen.

Als Gründe für die Unterstützung eines BIF werden aufgeführt, dass damit eine einfachere und transparentere Lösung als heute entsteht (FDP, SAB), die Planungssicherheit für Betrieb und Substanzerhalt erhöht wird (SPS) und der erfolgreiche FinöV-Fonds kopiert wird (VöV).

Verschiedene positive Stellungnahmen knüpfen Bedingungen an die Zustimmung zum BIF: So müsse die Mittelbeschaffung akzeptabel und ausreichend sein (ZH, JU, LITRA, Aktion Freiheit und Verantwortung) und eine befriedigende Mittelverwendung (ZH) gefunden werden. Einige (FR, VD, VS, Oustrail) fordern die Sicherstellung eines guten Gleichgewichts zwischen Betrieb und Substanzerhalt einerseits und Ausbau andererseits. Die SBB erwartet klare Regeln bei der Mittelzuteilung auf die Bahnunternehmen und ausreichenden Handlungsspielraum für die Transportunternehmen, die Hupac ein spartenweises, unabhängiges Benchmarking, z.B. durch einen Rail Regulator. Die ErdöIV fordert einen kostendeckenden Betrieb, die Aktion Freiheit und Verantwortung keine Verschuldung. Für den Städteverband wird das grösste Verkehrsproblem in den Agglomerationen nicht gelöst.

Als **TEILWEISE** einverstanden äussert sich 1 Dachverband der Wirtschaft, die economiesuisse, welche die Rückführung der Finanzierung in den Bundeshaushalt bevorzugen würde, aber einen befristeten Fonds unter den gegebenen Bedingungen für denkbar erachtet.

Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 11 Stellungnahmen, davon 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, Centre-Patronal), sowie 6 angeschriebene Organisationen und 2 weitere Stellungnahmen.

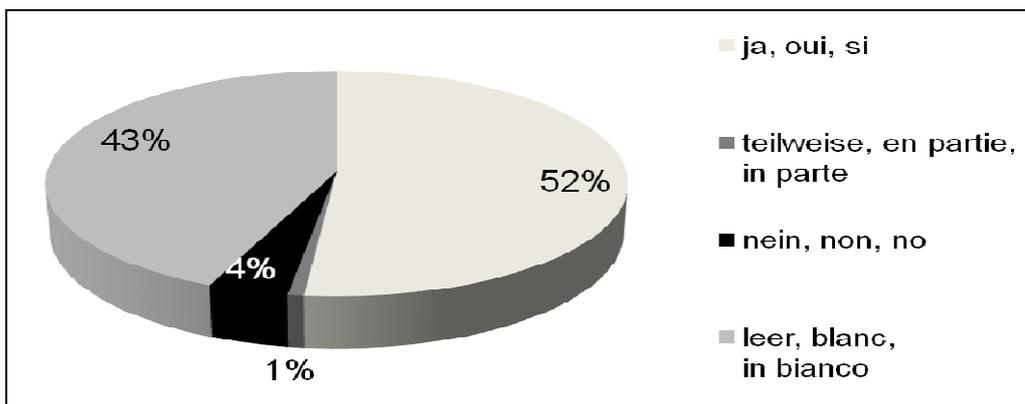
Anstelle eines BIF bevorzugen Centre Patronal und TCS eine Spezialfinanzierung Schienenverkehr analog der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Der ACS lehnt den BIF aufgrund der unbefristeten Alimentierung aus Strassenmitteln ab. Die StädteallianzöVOZCH befürchtet, dass sich die SBB aufgrund unklarer Kriterien zulasten der Mittel für Infrastrukturausbauten sanieren könnte und verlangt gesetzliche Kriterien für die Mittelvergabe. Der ASTAG vertritt die Haltung, ein Fonds schaffe mehr Probleme, als er löse.



#### d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?

##### Grundtenor

Die grosse Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (64 von 70) zu dieser Frage ist damit einverstanden, dass FABI eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält. Dagegen sind 5 Vernehmlassungsteilnehmende insbesondere aufgrund der Quersubventionierung der Strasse.



##### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 64 Teilnehmer, davon die KöV und 16 Kantone (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse, CentrePatronal) sowie 20 Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Der VöV hält fest, dass damit eine Lücke zwischen den FinöV-Projekten und den STEP-Projekten vermieden wird. SAB und VAP befürworteten eine erste Tranche aus Gründen der Transparenz.

Verschiedene knüpfen Bedingungen bzw. Vorbehalte an ihre Zustimmung. Beanstandet wird insbesondere, die erste Tranche sei unzureichend, die Kredite unterdotiert und die Umsetzung dauere zu lange (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, VS, GE, JU, KöV, Grüne, Städteverband, FRC, IGöVCH, SKS, VCS, Oustrail, Gotthard Komitee, AllianzöVini, acsi). Andere (SPS, Grüne, SBN, SKS, VCS, WWF) fordern verbindliche Ziele und Zeitpläne für weitere Etappen. Einige (SO betr. Chestenberg, SGB generell) sind der Meinung, die ZEB-Massnahmen sollen nicht angepasst werden. Die SPS verlangt ein Gesamtpaket für mindestens 20 Jahre aufgrund der Liste gemäss Art. 10 ZEBG. Alpenini und Hupac machen zu knapp bemessene Projekte im Güterverkehr bzw. generell eine marginale Behandlung des Güterverkehrs geltend. Die FDP findet die Projektauswahl und Kriterien unklar. Die KöVNWCH und das Komitee Pro Wisenberg fordern ausgewogenere Projekte. Die ass.rout.VD ist der Ansicht, dass der Umfang nicht erhöht werden darf.



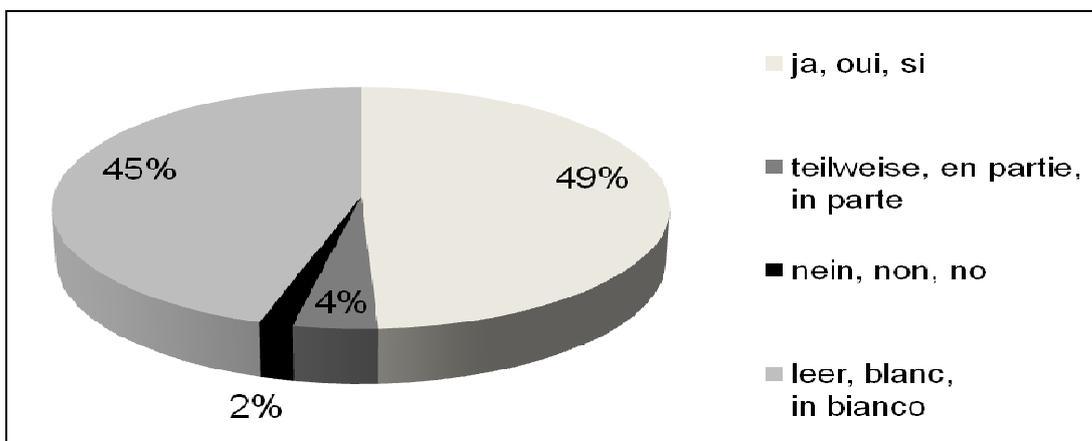
Einzig 1 Dachverband der Wirtschaft, die *economiesuisse*, unterstützt die Vorlage von ersten baulichen Massnahmen nur **TEILWEISE** und vertritt die Ansicht, die Finanzierung könnte auch ohne konkrete Massnahmen geregelt werden.

Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 5 Stellungnahmen, darunter 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH), 3 angeschriebene Organisationen (ACS, FRS, VSAI) und 1 weiterer Teilnehmer. FRS und VSAI lehnen eine erste Tranche wegen Quersubventionierung durch den Strassenverkehr ab, die StädteallianzöVOZCH aufgrund falscher Prioritätensetzung bzw. Nichteinigkeit mit den vorgeschlagenen Massnahmen. Die UmweltfreisinnigenSG sind der Ansicht, eine separate Vorlage wäre praktikabler.

### e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fließen sollen?

#### Grundtenor

Die überwiegende Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (61 von 68) zu dieser Frage ist damit einverstanden, dass zusätzliche Mittel in den BIF fließen, lediglich 2 Vernehmlassungsteilnehmende sind dagegen.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 61 Teilnehmer, davon die KöV und 15 Kantone (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, StädteallianzöVOZCH), 4 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse, Centre-Patronal) sowie 18 angeschriebene Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer sind der Ansicht, mehr Mittel seien unumgänglich aufgrund des Nachholbedarfs (SEV, VCS, WWF, Infra, AllianzöVlni), aufgrund des ausgewiesenen Bedarfs (SBB) und zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe (StädteallianzöVOZCH). Andere halten fest, die verkehrspolitischen Aufgaben lassen sich sonst nicht bewältigen (SPS, Städteverband, VöV) bzw. Mobilität sei sinnvoll zu ermöglichen (FDP).



Teilweise werden Bedingungen für zusätzliche Mittel genannt. So fordern BL und KöVNWCH keine Kantonsmittel, GR mehr Bundesmittel. Die SKS will öV-Benutzer nicht über Gebühr belasten, während die Ass.rout.VD fordert, die Mittel müssten von den Benutzern oder aus dem allgemeinen Bundeshaushalt kommen. Die FDP fordert die Unterstellung unter die Schuldenbremse. Die Grünen fordern die Finanzierung aus bestehenden Geldquellen. Transfair hat generell Vorbehalte zu den Finanzierungsquellen. BLS und Oustrail wollen allgemein mehr Mittel. Das CentrePatronal fordert eine Realisierung ohne neue Steuern oder Steuererhöhungen. Die Hupac fordert, dass der Mehrbedarf stichhaltig und nachvollziehbar sein muss, und Travail.Suisse hält fest, dass Effizienzgewinne nur ohne Verschlechterung der Arbeitsbedingungen akzeptiert werden.

**TEILWEISE** einverstanden sind 5 Teilnehmer, davon 1 Kanton (ZG), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB) sowie 3 angeschriebene Organisationen (FRS, VAP, VSAI). Der SAB spricht sich gegen eine zusätzliche Beteiligung der Kantone und die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs aus. ZG ist gegen verschiedene Anpassungen in der Bundesverfassung und im SBB-Gesetz.

Mit **NEIN** geantwortet haben 2 Teilnehmer, davon 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) und eine angeschriebene Organisation, die ErdöIV, welche verlangt, dass zuerst optimiert und gespart wird.

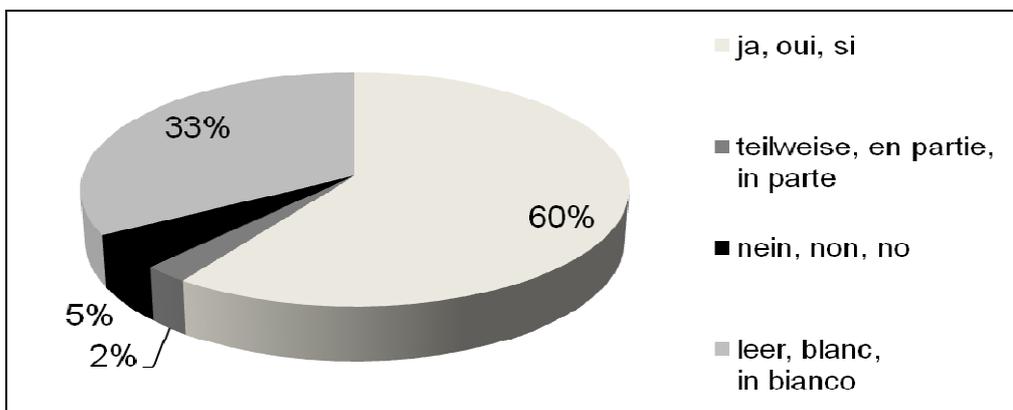
## 3.2 Fragen zur Finanzierung

### Frage 2: Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

**a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?**

#### Grundtenor

Die grosse Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (74 von 83) ist damit einverstanden, dass aus dem BIF Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden. 6 Teilnehmer sind nicht einverstanden, insb. weil Betrieb und Unterhalt durch die Nutzniesser zu tragen seien.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 74 Teilnehmer, davon die KöV und 20 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 Parteien (CVP, FDP, SPS, CSP, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 20 angeschriebene Organisationen und 20 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer (SPS, Grüne, SKS, VCS, AllianzöVini) befürworten insbesondere die daraus resultierende transparentere Finanzierung. Andere (Grüne, DHS) betonen, dass damit eine Prioritätensetzung ermöglicht wird. Die SPS begrüsst, dass der Substanzerhalt nicht mehr benachteiligt wird, der VöV dass die Finanzierung wie bei den Nationalstrassen aus einer Hand erfolgt.

Einige Teilnehmer haben Anliegen zur Behandlung von Betrieb und Substanzerhalt einerseits und Ausbau andererseits. So betonen VD, VS und Städteverband, dass sowohl Betrieb und Substanzerhalt als auch Ausbau der Bahninfrastruktur finanzierbar sein müssen. In ähnlicher Weise fordern LITRA, IGÖVCH, VCS und AllianzöVOZCH ausreichende Mittel, um einen Ausbaustopp zu verhindern bzw. weiter ausbauen zu können, oder halten fest, dass der Ausbau nicht wegen des Mittelbedarfs für Betrieb und Substanzerhalt in Frage gestellt werden darf (GE, BLS, Städteverband). Gemäss LU sind die Anteile für Betrieb und Substanzerhalt einerseits und Ausbau andererseits im BIFG zu regeln. Andere (UR, FDP, SAB, DHS) fordern, dass das Parlament jährlich über Fondsentnahmen entscheiden und Prioritäten setzen können soll. GR will eine Gleichbehandlung der Privatbahnen. Die Grünen wollen keine Mittelkonkurrenz auf dem Rücken der Mitarbeitenden. Der Conseil régional du district de Nyon weist darauf hin, dass der Betrieb der Infrastruktur und der regionale Personenverkehr Priorität haben und Ausbaupläne Bestehendes nicht in Frage stellen dürfen. Für einige (FRC, Aktion Freiheit und Verantwortung, Komitee pro Wiesenberg, acsi) muss ein Kontrollsystem Transparenz sichern. Gemäss der ErdöIV muss der Betrieb kostendeckend sein. Die SBB fordert klare Regeln bei der Mittelzuteilung auf die Bahnunternehmen, ausreichenden Handlungsspielraum für die Transportunternehmen und hält regulatorische Anpassungen für notwendig, um Effizienzpotentiale auszuschöpfen. Das Gotthard Komitee will keine Zentralisierung der Planungskompetenz beim Bund. Der SGB will ohne „Erbschuld“ des FinöV-Fonds starten.

**TEILWEISE** einverstanden sind 3 Teilnehmer, nämlich 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal,) sowie 1 angeschriebene Organisation (Hupac) und 1 weitere Stellungnahme. Das Centre Patronal und die Ass.rout.VD fordern anstelle eines Fonds eine Spezialfinanzierung Schienenverkehr analog der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu schaffen. Die Hupac beanstandet ungenügende Kostentransparenz und fehlende Anreize zur Effizienzsteigerung für Infrastrukturbetreiber.

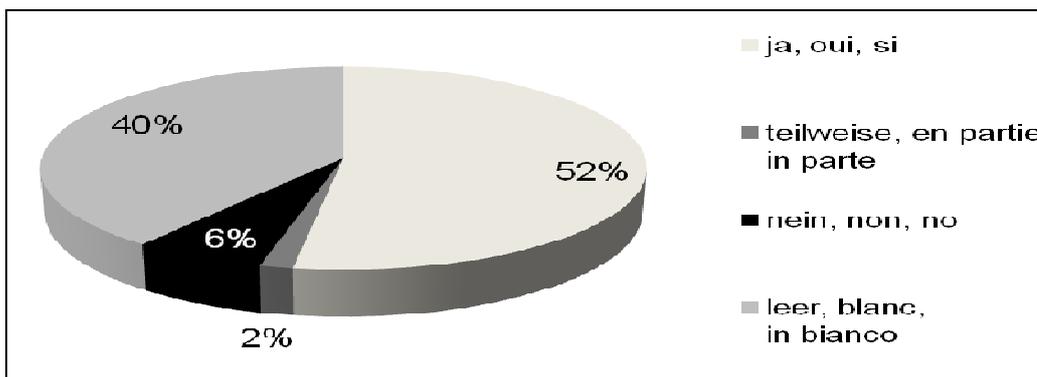
Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 6 Teilnehmer, davon 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 4 angeschriebene Organisationen. Einige (SGV, ACS, FRS, VSAI) begründen dies damit, dass Betrieb und Unterhalt durch die Nutzniesser zu tragen sei. Die StädteallianzöVOZCH befürchtet, dass sich die SBB zu Lasten der Mittel für Infrastrukturausbauten sanieren könnte, und verlangt klare gesetzliche Kriterien für die Mittelvergabe.



**b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?**

**Grundtenor**

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (65 von 75) zu dieser Frage ist damit einverstanden, dass der BIF nicht befristet ist. 8 Teilnehmer sind dagegen, weil sie keinen BIF bzw. keine „Zementierung“ wünschen.



**Im Einzelnen**

Mit **JA** geantwortet haben 65 Teilnehmer, davon die K v und 19 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 Parteien (CVP, SPS, Grüne, GLP), 4 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 18 angeschriebene Organisationen und 16 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene (SPS, Alpenini, AllianzöVOZCH) betonen, dass eine langfristig verlässliche Finanzierung notwendig ist. BL und KÖVNWCH befürworten, dass damit rechtzeitig die notwendige Liquidität gesichert, die BLS dass damit langfristige Planungssicherheit geschaffen werden kann. Es wird jedoch auch festgehalten (SPS, Grüne, SKS, VCS, AllianzöVOZCH), dass dies nicht zu Verzögerungen bzw. einem Hinausschieben von Investitionen führen darf. VD weist darauf hin, dass Anpassungen notwendig sein werden. Auch gemäss RhB ist die Situation periodisch zu überprüfen.

**TEILWEISE** einverstanden sind 2 Organisationen (VAP, DHS). Sie könnten sich auch eine befristete Fondslösung vorstellen.

Mit **NEIN** geantwortet haben 8 Teilnehmer, davon 1 Partei (FDP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, CentrePatronal), sowie 3 angeschriebene Organisationen (FRS, VSAI, TCS) und 2 weitere Teilnehmer (Ass.routVD, fer). economiesuisse will aufgrund der unsicheren Mobilitätsentwicklung keine Priorisierung bzw. keine Zementierung. FRS, VSAI und TCS sind grundsätzlich gegen den BIF, weisen aber darauf hin, dass falls ein BIF geschaffen wäre, eine befristete Laufzeit zwingend wäre.



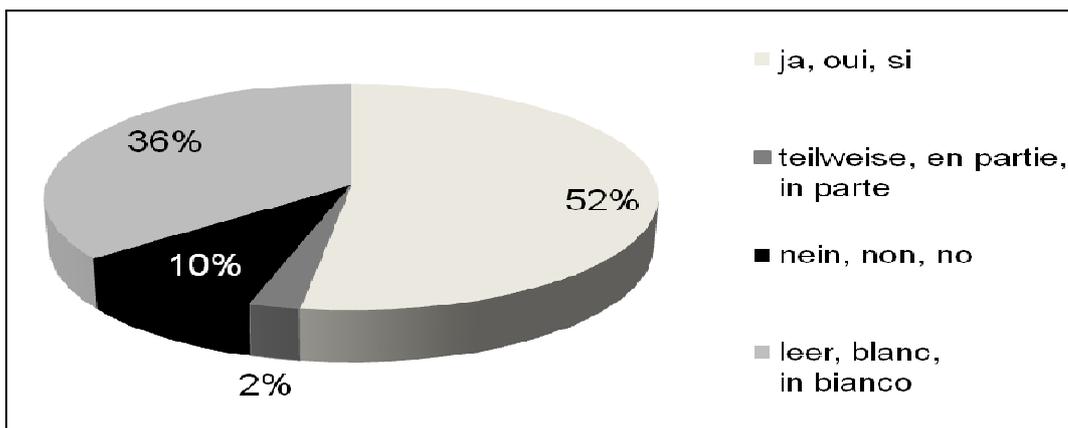
Für die Befristung des Fonds werden verschiedenen Vorschläge gemacht: Bis 2025 (fer) für Ausbauschnitt 2025, bis 2030 (economiesuisse) bzw. 20 Jahre (FDP, CentrePatronal, ass.rout.VD).

### Frage 3: Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen?

#### Grundtenor

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (65 von 80) zu dieser Frage ist damit einverstanden, die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fließen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fließen zu lassen. 15 Teilnehmer sind teilweise oder ganz dagegen, primär wegen der Weiterverwendung der Strassenmittel bzw. einer zeitlich unbegrenzten Quersubventionierung.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 65 Teilnehmer, davon die KÖV und 18 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 4 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, AllianzVOZCH), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 19 angeschriebene Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Die SPS begrüsst eine Verstetigung der Mittel, der VAP eine Verwendung im Sinne der Co-Modalität. UR beurteilt diese Frage als nicht ganz unproblematisch, da die BIF-Mittel nicht mehr nur für die Verlagerungspolitik verwendet werden. Ebenfalls nicht unproblematisch, aber unvermeidlich ist die Mittelverteilung für die DHS. Einige äussern Anliegen mit Blick auf die Strassenfinanzierung und wollen ein Konzept zur Finanzierung der Strasse (FDP), dass dem Strassenverkehr keine zusätzlichen Mittel zu entziehen sind (Gemeindeverband, SAB, VöV), der Mitfinanzierung durch den Strassenverkehr Grenzen zu setzen sind (Hupac) oder die Quersubventionierung zu stabilisieren ist (HK BS/BL). Demgegenüber fordern andere ein Mehrfaches an Mineralölsteuermitteln (IGÖVCH) bzw. deren Erhöhung (UmweltfreisinnigeSG). FR fordert keine Zinsen auf der Bevorschussung.



**TEILWEISE** einverstanden sind 3 Teilnehmer, davon 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) und 2 weitere Teilnehmer. Das CentrePatronal und die Ass.rout.VD lehnen die Weiterverwendung des NEAT-Viertels ab, unterstützen aber die Weiterverwendung der LSVA unter Vorbehalt ("sous forme de transfert d'une large proportion de la part fédérale de 2/3") und stimmen der Weiterverwendung des MWST-Promille zu. Auch die fer will die Strassenmittel nur bis zum Abschluss des Baus der NEAT einsetzen.

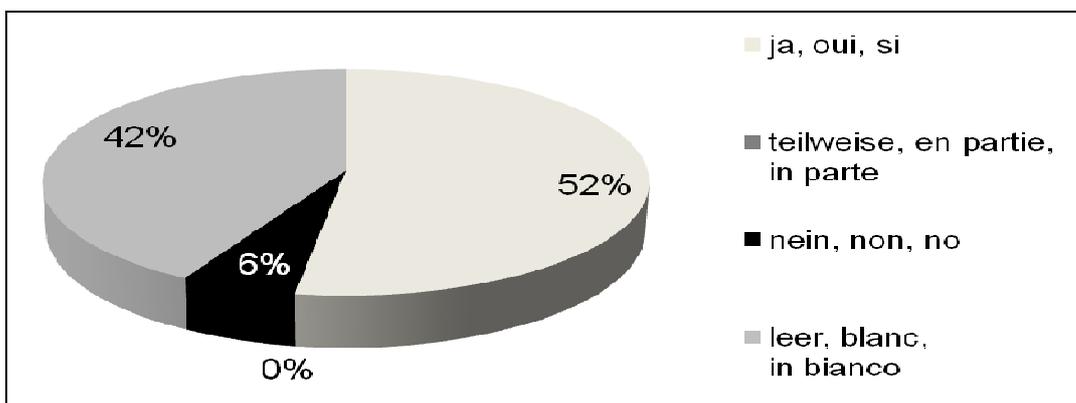
Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 12 Teilnehmer, davon 1 Partei (SVP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV) sowie 9 Organisationen.

Die Ablehnung richtet sich primär gegen eine Weiterverwendung der Strassenmittel bzw. eine zeitlich unbegrenzte Quersubventionierung. Die SVP wertet es als „Taschenspielertrick“ des UVEK auf Kosten der Autofahrer. economiesuisse weist darauf hin, dass einige Mitglieder den Vorschlag des TCS unterstützen, wonach 10% der Mineralölsteuer neu in den BIF statt wie bisher in die allgemeine Bundeskasse fließen sollen. FRS, TCS, VSAI und Tourismusverband wollen das NEAT-Viertel wieder für die Strasse, der SGV zusätzlich auch die LSVA. economiesuisse und SGV wollen deshalb in Art. 85 und 86 BV "Strassenverkehr" nicht durch "Landverkehr" ersetzen. ACS, AGVS, ErdöIV und ASTAG weisen darauf hin, dass auch der Strassenverkehr eine nachhaltige Finanzierung braucht. Gemäss kf soll fallweise entschieden werden und keine generelle Lockerung der Zweckbindung vorgesehen werden.

**b) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fließen?**

**Grundtenor**

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (65 von 72) zu dieser Frage ist damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fließen, wobei viele den vorgesehenen Beitrag aus dem allgemeinen Bundeshaushalt für ungenügend halten. Dagegen sind 7 Stellungnahmen, entweder aufgrund der Ablehnung des BIF oder der nicht ausreichend hohen Bundesmittel.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 65 Teilnehmer, davon 16 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, Städteallianzö-VOZCH), 5 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse, CentrePatronal) sowie 21 angeschriebene Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Eine grosse Anzahl der zustimmenden Teilnehmer beurteilt den vorgesehenen Beitrag von jährlich 2.2 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt bzw. die Indexierung dieses Betrages für zu gering.

Gewisse Stellungnahmen (IGöVCH, SKS, VCS, WWF, AllianzöVOZCH) weisen darauf hin, dass die vorgesehenen Mittel ungenügend sind, ohne Angaben zu machen, wie hoch diese sein sollten.

Andere haben konkrete Vorstellungen: Der VöV fordert einen jährlichen Beitrag in der Höhe von 2.5 Milliarden Franken. Verschiedene Teilnehmer (BE, SZ, ZG, AR, GR, TG, JU, Städteverband, Litra, VAP, DHS, SOB) fordern die Indexierung des Bundesbeitrags in der Höhe von 4% anstelle von 2,25% (entspricht dem Bahnbauinterindex und dem halben BIP-Wachstum). Andere schlagen alternative Wachstumsraten vor, wie im Umfang der Teuerung und des BIP-Wachstums (ZH, Gotthard-Komitee), der Teuerung und Wertvermehrung der Infrastruktur (TI), mindestens im Umfang des BIP-Wachstums (CVP, Grüne), Bahnteuerung, BIP und Verkehrswachstum (SBB, SEV - reales Wachstum um 0,5 %) bzw. mit sachgerechtem Teuerungssatz (SO) oder in Einklang mit Netznutzung, Verkehrsaufkommen, Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung (Tourismusverband).

Im Sinne weiterer Vorbehalte zur Verwendung der allgemeinen Bundesmittel für den BIF fordert VS einen transparenteren Mechanismus der Mitfinanzierung der Privatbahnen, die FDP keine Benachteiligung einzelner Bahnen und die Gewährleistung der Planungssicherheit. Die BLS will harmonisierte Regeln zwischen SBB und Privatbahnen, z.B. bezüglich Abschreibungen. Die StädteallianzöVOZCH will Kriterien für die Mittelvergabe, economiesuisse gesetzlich indexiertes Wachstum. CentrePatronal und Ass.rout.VD sind gegen zusätzliche Mittel. Die ErdöIV fordert kostendeckenden Betrieb.

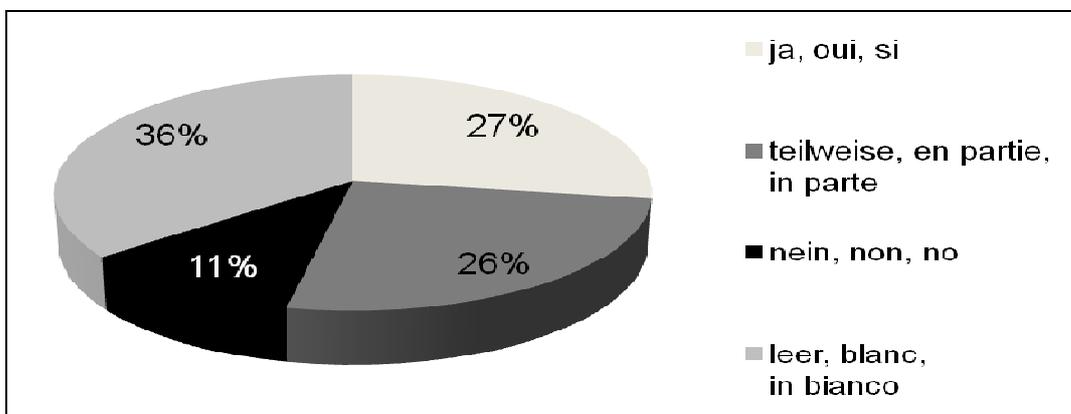
Mit **NEIN** geantwortet haben auf diese Frage 7 Vernehmlassungsteilnehmende, nämlich die KöV, 2 Kantone (ZG, GE), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB) sowie 3 Organisationen. Einige (ACS, FRS, VSAI) lehnen ab, weil sie den BIF ablehnen. Die übrigen (KöV, ZG, GE, SAB) begründen die Ablehnung mehrheitlich dadurch, dass die vorgesehenen Bundesbeiträge ungenügend sind und ein höheres Wachstum (4 %) notwendig wäre. GE bedauert zudem die Reduktion der Mittel für die Lärmsanierung der Eisenbahnen.



## c1) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Erhöhung Trassenpreise?

### Grundtenor

Bei den eingegangenen 80 Stellungnahmen zu dieser Frage zeigt sich kein einheitliches Bild. 34 sind einverstanden mit der Erhöhung der Trassenpreise, 14 sind dagegen und 32 teilweise einverstanden. Die Skepsis wird insbesondere begründet durch das Ausmass der Erhöhung und Befürchtungen zu den Auswirkungen auf den Modalsplit (öV/MIV). Verschiedene fordern dementsprechend eine Trassenpreiserhöhung in moderaterer Höhe.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 34 Teilnehmer, davon 7 Kantone (UR, OW, GL, ZG, VD, NE, GE), 2 Parteien (SVP, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, Baumeisterverband, CentrePatronal) sowie 10 Organisationen und 8 weitere Stellungnahmen.

Die Befürworter unterstützen dies teilweise mit Verweis auf das Verursacherprinzip (GL, SVP) bzw. fordern, dass Bahnkunden stärker und dauerhaft zur Bahnfinanzierung beitragen müssten (SGV), die Nutzerfinanzierung auf einen „wesentlichen“ statt „angemessenen“ Teil zu erhöhen sei (ZG) oder beurteilen die Erhöhung für ungenügend (CentrePatronal).

Andere fordern begleitende Massnahmen zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Bahn (UR), eine adäquate Berücksichtigung der Güterverkehrsbedürfnisse (economiesuisse), keinen gleichzeitigen Abbau von Leistungen und Angeboten (Gemeindeverband), eine gleichzeitige Verteuerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) bzw. keine überproportionale Verteuerung des öV (GLP, Alpenini). NE und VD sind der Ansicht, dass die Trassenpreiserhöhung nicht vollständig an die Bahnkunden weitergegeben werden können, woraus eine Erhöhung der Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr (RPV) resultiere, welche teilweise auch durch den Bund getragen werden müsse.

**TEILWEISE** einverstanden sind 32 Teilnehmende, davon die KöV und 11 Kantone (BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU), 2 Parteien (CVP, FDP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband) sowie 10 Organisationen und 7 weitere Stellungnahmen.



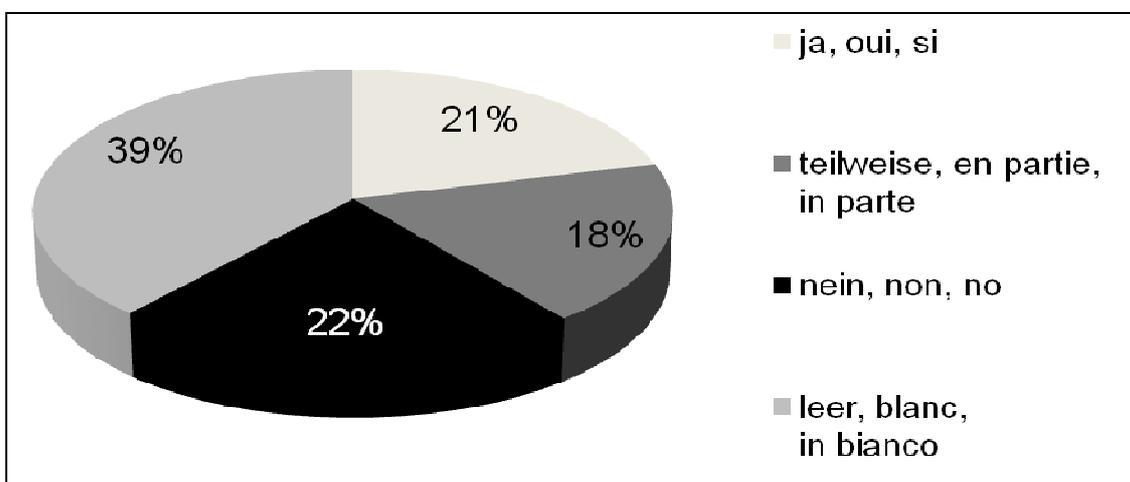
Viele (KöV, BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU, CVP, Post, Litra, Oustrail) verlangen eine moderatere Erhöhung, bzw. einen Verzicht auf den 2. Schritt, insbesondere um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu vermeiden. Der VöV fordert eine Erhöhung um 150 Mio. Fr. gestaffelt über 5 Jahre und entwickelt entsprechende Szenarien zur Preisentwicklung. Die CVP fordert, dass die Erhöhung der Tarife 2. Kl. die Entwicklung des Konsumentenpreisindex nicht überschreiten sollten. Verschiedene (FDP, Hupac, VAP und ErdöIV, DHS, HK BS/BL, Komitee Pro Wisenberg, Aktion Freiheit und Verantwortung, Rheinhäfen) fordern eine Beschränkung der Trassenpreiserhöhung auf den Personenverkehr. Andere (Pro Bahn, WWF und SBN) sind nur einverstanden, wenn auch der MIV verteuert wird. Der Städteverband sieht eine verstärkte Nutzerfinanzierung bezüglich Unterhalt und Betrieb angezeigt, nicht aber für Ausbauinvestitionen und fordert, die Preise im Verkehr (Strasse und öV) koordiniert anzuheben und eine Quersubventionierung vom Nahverkehr in die Bahninfrastruktur zu verhindern.

MIT **NEIN** geantwortet haben 14 Teilnehmer, davon 1 Kanton (ZH), 3 Parteien (SPS, CSP, Grüne), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, Travail.Suisse) sowie 6 Organisationen und 2 weitere Stellungnahmen. Begründet wird dies von vielen (SPS, CSP, Grüne, Travail.Suisse, IGÖVCH) mit einer einseitigen Belastung des öV und dem Anreiz zu unerwünschtem Umsteigen von der Bahn auf die Strasse. Verschiedene (SEV, SKS, VCS, AllianzöVlni) fordern eine entsprechende Tarifierhöhung für den MIV. Gemäss ZH wird die Nutzerfinanzierung bereits für die Kostensteigerung im Verkehrsbereich benötigt.

**c2) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer?**

**Grundtenor**

Die Pauschalierung des Fahrkostenabzuges bei der direkten Bundessteuer als neue Finanzierungsquelle wird von den 76 Teilnehmenden, die sich dazu haben vernehmen lassen zu etwa gleichen Teilen unterstützt (26), teilweise unterstützt (23) und abgelehnt (27). Ein grösserer Teil der Stellungnahmen fordert eine moderatere Einschränkung des Fahrkostenabzuges.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 26 Teilnehmer, davon 7 Kantone (OW, ZG, SO, BS, AG, TG, GE), 1 Partei (GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (Travail.Suisse) sowie 10 Organisationen und 6 weitere Stellungnahmen.

Während die GLP für eine gänzliche Streichung des Fahrkostenabzuges plädiert, da Pendeln nicht zu subventionieren sei, fordern verschiedene Teilnehmer die Prüfung einer moderateren Lösung. So ist gemäss Städteverband, Travail.Suisse und WWF ist ein höherer Ansatz für den Abzug (ca. 3000 Franken) zu prüfen. ZG unterstützt die Massnahme mit dem Verweis, dass auch teurere Mieten nicht abzugsfähig sind, plädiert aber für eine höhere Limite von z.B. 1500 Franken.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 23 Teilnehmer, davon die KöV und 5 Kantone (BE, TI, VS, NE, JU), 2 Parteien (CVP, Grüne), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 9 Organisationen und 5 weitere Stellungnahmen.

Viele Teilnehmer fordern moderatere Lösungen. Einige (CVP, KöV, BE, JU, SGB, FRC, Litra, IGÖVCH, SEV, SKS, Transfair, VCS, Ouestrail, Infra, AllianzöVlni, acsi, RhB, Grüne) würden einen höheren Abzug (z.B. Kosten GA 2. Klasse bzw. 3000 Franken) begrüßen. NE befürchtet, dass damit das Bevölkerungswachstum in den Zentren noch angetrieben wird. Andere schlagen andere Lösungen vor: VS schlägt ein stufenweises Vorgehen und abgestufte Beträge vor (ab 2013: 3300 Fr., 1600 Fr. in Agglos; ab 2018: 1600 Fr., 800 Fr. in Agglos). Auch TI verweist auf die Situation der Randregionen und die Alpenini forderte eine Abstufung nach öV-Netzdicke. Demgegenüber halten die Grünen fest, dass Steuerbegünstigungen für umweltschädliches Verhalten grundsätzlich abzuschaffen sind, wobei mit den Mehreinnahmen nicht nur der öV-Ausbau zu finanzieren ist..

MIT **NEIN** geantwortet haben insgesamt 27 Teilnehmer, davon 8 Kantone (ZH, UR, SZ, FR, AR, AI, GR, VD), 3 Parteien (FDP, SPS, SVP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 5 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, Arbeitgeberverband, Baumeisterverband, CentrePatronal) sowie 6 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen (u.a. VCS, AllianzöVlni).

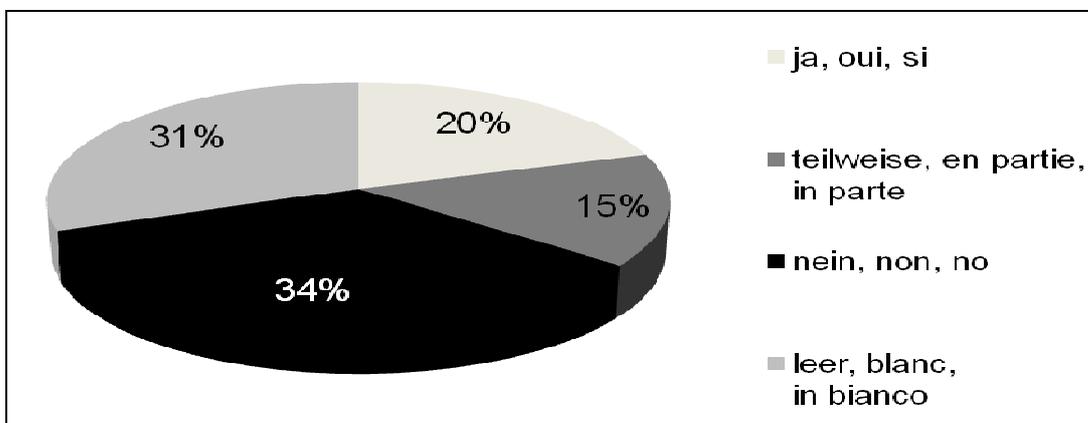
Verschiedene (SVP, SGV, Schweiz. Arbeitgeberverband, SPS) sind der Ansicht, dass dies im Widerspruch zu den Anforderungen des Arbeitsmarktes bzgl. Flexibilität steht. SVP, ACS und TCS beurteilen dies als Pendlerstrafe einseitig für Autofahrer, insbesondere aus ländlichen Regionen. Gemäss economiesuisse ist diese Massnahme fiskalquotenerhöhend, die Steuerbelastung nehme zu, auch ZH hat steuerrechtliche und steuersystematische Bedenken. Gemäss UR, AI, GR und SGV werden damit die Randregionen diskriminiert. Die SPS fordert, das Ziel sei mit raumplanerischen Massnahmen zu fördern. FR, VD wäre allenfalls mit einem höheren Niveau (3000 - 3500 Franken) einverstanden. Die HK BS/BL spricht sich für einen zweckgebundenen Einsatz der Einnahmen zugunsten Strasse und Schiene gemäss Nutzerprinzip aus.



### c3) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden: Beitrag Kantone?

#### Grundtenor

Bei der Frage eines Beitrags der Kantone an den BIF zeigt sich ebenfalls ein uneinheitliches Bild. Von den eingegangenen 86 Stellungnahmen haben 25 mit JA geantwortet, 42 mit NEIN und 19 mit TEILWEISE. Die Betroffenen (Kantone) sind fast ausnahmslos gegen eine solche Beteiligung, ebenso die meisten Parteien. Insgesamt halten sich die zustimmenden und teilweise zustimmenden Stellungnahmen jedoch mit den ablehnenden Stellungnahmen die Waage. Gefordert wird insbesondere eine Mitsprache der Kantone bei der Planung und eine Erhöhung der Bundesbeiträge.



#### Im Einzelnen

Vgl. hierzu auch die Antworten zu den Fragen 4b und 4c zum Kantonsbeitrag.

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 25 Teilnehmer, davon 2 Parteien (CVP, SVP), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, Travail.Suisse, Centre Patronal) sowie 10 Organisationen und 9 weitere Stellungnahmen.

Neben der ErdöIV, die Kantonsbeiträge ausdrücklich begrüsst, fordern verschiedene Teilnehmer (CVP, CentrePatronal, Lötschberg-Komitee, HK BS/BL, Ass.rout.VD, UmweltfreisinnigeSG) eine Absprache mit den Kantonen bzw. ein Mitspracherecht oder einen Bezug zu konkreten Projekten.

**TEILWEISE** Zustimmung kommt von 19 Teilnehmern, davon 2 Kantonen (VS, NE), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, StädteallianzöVOZCH), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 10 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer knüpfen Bedingungen an ihr Einverständnis. Verschiedene fordern, dass sich auch der Bund stärker beteiligt (Städteverband, SBN, SKS, VCS, WWF, AllianzöVlni), ein geringerer Betrag vorgesehen wird (VöV, FRC, VS, NE, FRC, Litra, Ouestrail, asci), die Kantone einverstanden sind (ACS, Litra, FRS, VSAI, Komitee Pro Wisenberg), die kommunale Ebene bei der Pla-



nung einbezogen wird (Städteverband) oder die NFA-Kompatibilität (ACS, FRS, VSAI). Der SGB sieht darin eine Gefährdung für die Vorlage FABI.

Mit **NEIN** geantwortet haben 42 Teilnehmer, davon die KöV und 22 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU), 5 Parteien (FDP, SPS, CSP, Grüne, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 5 Organisationen und 6 weitere Stellungnahmen.

Begründet wird dies u.a. mit der fehlenden Mitsprachemöglichkeit (GLP, KöV, BE, GL, FR, SO, BL, AR, AI, GR, AG, Gemeindeverband, kf, Gotthard-Komitee), der Gefahr von Kompensationen beim regionalen Personenverkehr (UR, VD, Post, SEV) und mit Verweis auf den NFA (BL, GL, ZG, TG). Die FDP ist der Ansicht, die Kantone bezahlen bereits für den Regionalverkehr und verweisen auf die NFA-Grundsätze. Die SPS befürchtet mit einer Umverteilung negative Folgen für das öV-Gesamtsystem und die CSP sieht das Risiko eines Ungleichgewichts zwischen den Regionen. Die Grünen würden anstelle einer Beitragsgesamtheit eine Reduktion des Anteils der Kantone an den LSVA-Einnahmen, ZH Kantonsbeiträge für konkrete RPV-Ausbauten vorziehen. Verschiedene Kantone (NW, OW, LU, SG, KöVZCH) beklagen, der Bund nehme seine Verpflichtungen im RPV nicht ausreichend wahr bzw. sehen sich bereits benachteiligt.

#### **d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?**

##### **Grundtenor**

Alternative Finanzierungsquellen werden von 76 Teilnehmenden genannt. Die Mehrheit fordert eine höhere Bundesbeteiligung, wobei verschiedene Finanzierungsmaßnahmen genannt werden (u.a. Erstreckung/Verzicht auf Verzinsung bzw. Schuldenerlass für den FinöV-Fonds, Erhöhung der MWST oder Verzicht auf Besteuerung der Einlagen, Erhöhung bzw. Erhöhung Anteil Mineralölsteuer). Einige Teilnehmende fordern eine stärkere Nutzerbeteiligung oder Effizienzsteigerungen.

##### **Im Einzelnen**

Alternative Finanzierungsquellen wurden von der KöV und 21 Kantonen (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 Parteien (CVP, FDP, SPS, SVP, Grüne, GLP), 4 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, StädteallianzöVini), 6 Dachverbänden der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 24 angeschriebenen Organisationen und 14 weiteren Teilnehmenden geäußert.

Folgende alternative Finanzierungsquellen wurden vorgeschlagen:

##### Höhere Bundesbeteiligung

- Änderung des FinöV-Fonds-Reglementes: KöV, fast alle Kantone (Verzicht auf Verzinsung FinöV-Schulden, Teilentschuldung oder Erstreckung der Rückzahlungsfrist FinöV-Schulden), SPS (Entschuldung), Grüne (Verzicht auf Verzinsung und (teilweise) Entschuldung), Städteal-



lianzenVOZCH, SGB (Entschuldung), Alpenini (Verzicht auf Rückzahlung) sowie BLS, Litra, SBN, SEV.

- Zusätzliche MWST-Mittel: Die Grünen fordern ein zusätzliches MwSt-Promille, allenfalls differenziert nach Transportintensität. Die Kantone TI, VD und VS sind für ein zusätzliches befristetes MwSt-Promille. Verschiedene (BE, ZG, BLS, Litra, SBB) fordern eine Befreiung der Infrastrukturbeiträge der Kantone und des Bundes von der Vorsteuerkürzung. Der SAB und die Litra fordern allgemein mehr MwSt-Mittel.
- Höherer Anteil an Mineralölsteuer: Generell höhere Anteile fordern GLP, SGB, Travail.Suisse, Alpenini, SBN und SEV. Die SPS fordert eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 8 Rp/l, die Grünen um 15%. Das Centre Patronal möchte 10% der Mineralölsteuer neu in den BIF statt wie bisher in die allgemeine Bundeskasse fliessen lassen.
- Unternehmensgewinnsteuern: SPS und der SEV fordern eine Erhöhung von 8.5 auf 9.1 %.
- Versement transport: SGB, Alpenini, SEV.
- Allgemeine Erhöhung der Bundesmittel: CentrePatronal, Alpenini.
- Indexierung der allgemeinen Bundesmittel gemäss realem Mobilitätswachstum und Teuerung: FDP.
- Spezialfinanzierung Schienenverkehr durch Bundesmittel: im Umfang von 300 Mio. Franken: CVP.
- LSVA für Lieferwagen: Alpenini.
- Alpentransitbörse: Alpenini.

Höhere Nutzerfinanzierung: Die SPS fordert, längerfristig ein Mobility Pricing zu prüfen. FDP und SVP verweisen auf das Verursacherprinzip. Der Baumeisterverband will die Nutzer des öV stärker belasten, nicht jene des MIV und des Transportgewerbes. Das CentrePatronal fordert höhere Trassenpreise. Ebenfalls in dieser Richtung äussert sich die ErdöIV.

Kantonsbeiträge: Die Grünen fordern eine Reduktion der LSVA-Erträge an Kantone, die GLP einen Verzicht auf die Fahrkostenabzüge bei den Kantonen.

Beitrag der EU: Forderung des SAB.

Kostenreduktion: Effizienzsteigerung (FDP, SPS (nicht auf Kosten Arbeitsbedingungen), Grüne (Optimierung Projekte nicht auf Kosten Mitarbeiter), SAB, CentrePatronal (Optimierung bei SBB), ErdöIV. In diesem Zusammenhang erwähnt der SAB die Regulationsbehörde, von der SBB werden gesetzliche Erleichterungen in Bereichen wie Denkmalpflege, Zollverfahren, Haftpflichtobligatorium für Wagenhalter aufgeführt.

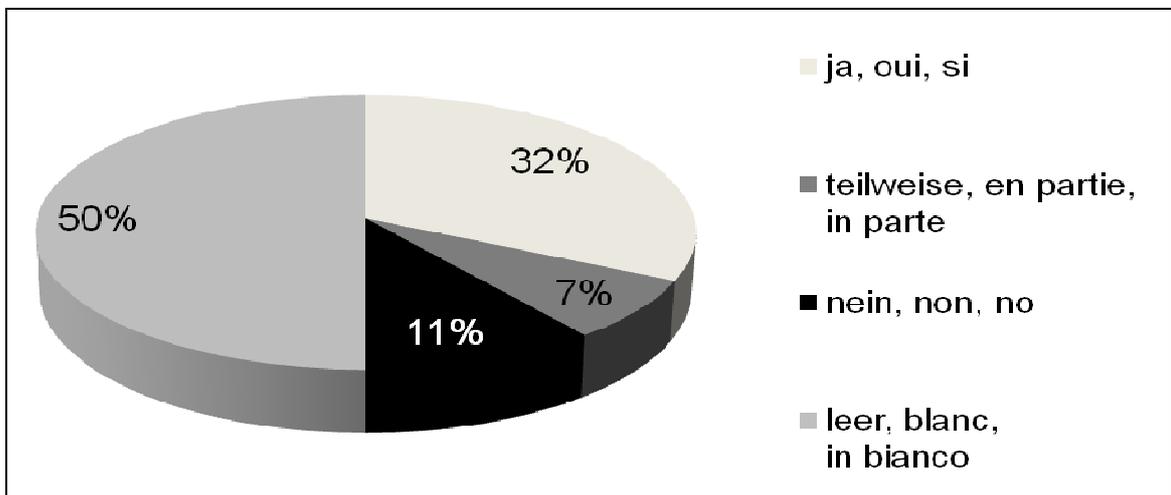


## Frage 4: Auswirkungen auf die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?

### Grundtenor

Von den total 62 Antworten zu dieser Frage ist die Mehrheit (40) damit einverstanden, dass aus dem BIF Aggloprojekte finanziert werden. Eine Minderheit ist nur teilweise einverstanden (9) oder lehnt eine Finanzierung solcher Projekte ab (13) insbesondere mit Verweis auf den bestehenden Infrastrukturfonds und die darin vorgesehene Beteiligung der Kantone an der Finanzierung.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 40 Teilnehmer, davon 12 Kantone (BE, LU, GL, ZG, FR, SO, BL, TI, VD, NE, GE, JU), 3 Parteien (CVP, SPS, GLP), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, Travail.suisse) sowie 13 angeschriebene Organisationen und 9 weitere Stellungnahmen.

Dies wird u.a. damit begründet, dass oftmals eine gemischte Nutzung dieser Infrastrukturen besteht (LU, BL) bzw. das ganze Netz betrachtet/entlastet wird (SPS, BLS, VCS, Lötschberg-Komitee, KöVNWCH). Die GLP betont, dass dies zur Gewährleistung der Abstimmung zwischen Agglo- und Fernverkehrsprojekten sinnvoll ist. Einige Teilnehmer (BE, FR, GE, Litra, WWF, VCS, Oustrail, AllianzöVlni) fordern eine bessere Klärung der Schnittstellen zwischen BIF und Infrastrukturfonds. Der VöV erachtet die Unterscheidung in der Praxis für arbiträr, massgeblich sollten für alle Projekte Kosten-Nutzen-Vorteile sein. SO sieht durch die BIF-Beiträge keine Entlastung und hält auch die Weiterführung des bisherigen Modells ohne Beiträge an den BIF für denkbar. Gemäss NE wäre auch die Privatbahnfinanzierung anzupassen. economiesuisse plädiert für eine Kompensation der finanziellen Entlastungen bzw. für Steuersenkungen. Die Alpenini verweist auf das Bedürfnis genügender Kapazitäten in den Agglomerationen auch für den Güterverkehr. Gemäss DHS sollen die Kantone nach einem adäquaten Verteilschlüssel mitfinanzieren.



**TEILWEISE** einverstanden sind insgesamt 9 Teilnehmer, davon die KöV und 3 Kantone (GR, AG, VS), 1 Partei (Grüne), 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) sowie 2 Organisationen (ErdöIV, SBB) und 1 weitere Stellungnahme (Ass.rout.VD).

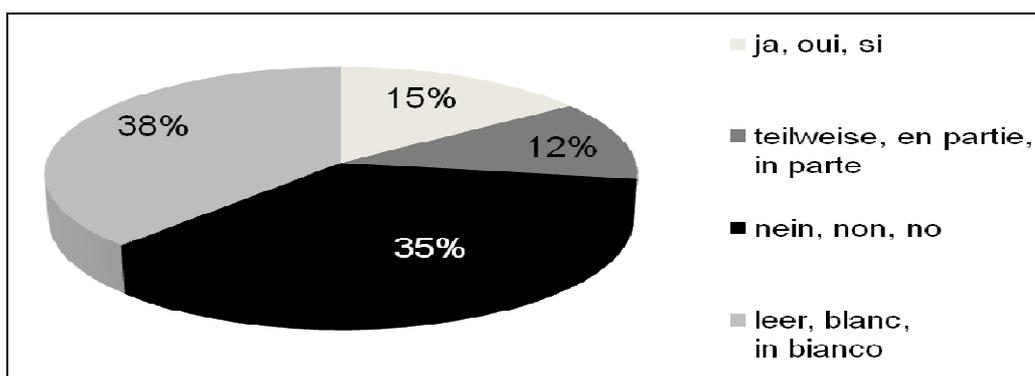
Die ErdöIV erachtet eine Gesamtbetrachtung für sinnvoll. Insbesondere KöV, Grüne und ErdöIV bemängeln die unklare Abgrenzung zwischen BIF und Infrastrukturfonds. Auch die KöV befürchtet Abstimmungsprobleme und weist darauf hin, dass die Bereitschaft der Kantone, im Infrastrukturfonds projektbezogen zu bezahlen, grösser sein dürfte als für Pauschalbeiträge in den BIF. So würden auch GR und AG Kantonsbeiträge für konkrete Regionalverkehrsausbauten nach klaren Regeln einem BIF-Beitrag vorziehen. Die Grünen befürworten eine solche Regelung nur bei dichten Agglomerationen und bei Nutzen für das gesamte Netz. CentrePatronal und ErdöIV fordern, dass die Kantone weiterhin finanzieren bzw. die Entlastung über Beiträge in den BIF kompensiert wird. Gemäss SBB müssen Aggloprojekte gewissen Kriterien entsprechen wie z.B. Engpassbeseitigung, Kundennutzen, Wirtschaftlichkeit.

Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 13 Teilnehmer, davon 2 Kantone (UR, SZ), 1 Partei (FDP), 4 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH) sowie 5 Organisationen (VAP, IGöVCH, VSAI, FRS, ACS) und 1 weitere Stellungnahme (Komitee Pro Wisenberg). Als Grund der Ablehnung wird vor allem erwähnt, dass primär der Infrastrukturfonds der Finanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs diene (UR, FDP, Gemeindeverband, SAB, ACS, IGöVCH, FRS, VAP, VSAI, Komitee Pro Wisenberg). Vereinzelt Vernehmlassungsteilnehmende schlagen vor, den Infrastrukturfonds zu stärken und langfristig zu sichern (Städteverband, StädteallianzöVOZCH). SZ plädiert für eine weiterhin gemischte Finanzierung nach klaren Kriterien.

**b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?**

**Grundtenor**

Von total 77 Stellungnahmen zu dieser Frage haben deren 19 mit JA geantwortet, 15 sind TEILWEISE einverstanden und 43 haben mit NEIN geantwortet. Insgesamt überwiegen die ablehnenden Stellungnahmen gegenüber den zustimmenden und teilweise zustimmenden Stellungnahmen. Die Ablehnung der Kantone und Parteien bezieht sich insbesondere auf die fehlenden Mitsprachemöglichkeiten.





## Im Einzelnen

Siehe zu dieser Frage auch die Auswertung der Fragen 3c<sup>3</sup> und 4c.

Mit **JA** geantwortet haben 19 Teilnehmer, davon 1 Partei (CVP), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economicsuisse, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 7 Organisationen und 8 weitere Stellungnahmen.

Die CVP fordert eine vorgängige Konsultation der Kantone (vor der Botschaft), CentrePatronal und verschiedene andere Teilnehmer einen Mitentscheid der Kantone und einen Bezug zu konkreten Projekten. Die Alpenini erachtet einen Beitrag der Kantone inhaltlich nachvollziehbar, es sei jedoch eine Lösung im Rahmen des NFA zu prüfen. BLS und SOB sehen dies im Kontext der Übernahme der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen durch den Bund, die RhB im Rahmen der bisherigen Beteiligungen und Gewährung eines gewissen Mitspracherechtes. Infra sieht eine Klärung mit den Kantonen abhängig von den Leistungen des BIF für Kantone und Agglomerationen.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 15 Teilnehmer, davon 1 Kanton (NE), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 9 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen.

FRS, ACS und VSAI sind einverstanden, wenn die Kantone einverstanden sind und das Ganze NFA-kompatibel ist. Das Komitee Pro Wisenberg sieht dies nach dem Ausmass des Nutzens und unter gesicherter Mitsprache der Kantone. Verschiedene Teilnehmer fordern einen höheren Beitrag des Bundes. So fordert NE eine Aufteilung zu je 150 Mio.Fr.. Der Städteverband fordert ein stärkeres finanzielles Engagement des Bundes und Mitsprachemöglichkeiten unter Einbezug der kommunalen Ebene. FRC und acsi fordern einen tieferen Beitrag und eine Erhöhung des Bundesbeitrags. Auch VCS, WWF, SBN und AllianzöVini fordern eine stärkere Beteiligung des Bundes. Die Litra plädiert für Verhandlungen dazu.

MIT **NEIN** geantwortet haben 43 Teilnehmer, davon die KöV und 23 Kantone (alle ausser NE, BS und SH die sich nicht geäußert haben), 4 Parteien (FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 1 Dachverband der Wirtschaft (Baumeisterverband) sowie 5 Organisationen und 6 weitere Stellungnahmen.

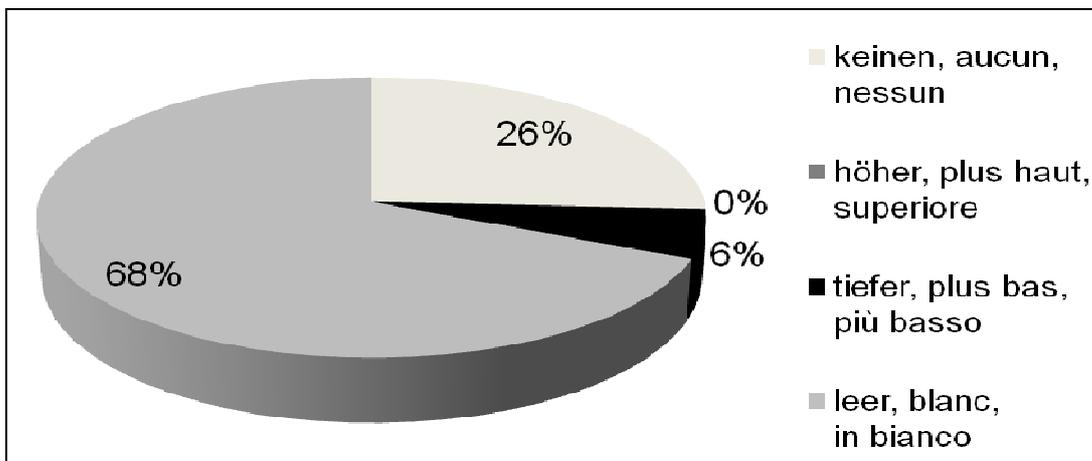
Die StädteallianzöVOZCH, LU, SZ, GL, ZG, fer, IGöVCH und verschiedene Zentralschweizer Interessenverbände (Komitee Tiefbahnhof, LuzernPlus, IHKZCH) sehen eher projektspezifische Beiträge bzw. Mitfinanzierung von Ausbauten in Agglomerationen, und dies gemäss fer ohne einen fixen Betrag festzulegen. TG hält gemeinsame Projektfinanzierungen bei Ausbauten für S-Bahn und RPV auf der Basis klarer Regeln für denkbar. FR erachtet den Betrag für zu hoch, ZG und FDP wollen keinen generellen Beitrag und GE und BL vermissen das Mitentscheidungsrecht der Kantone. Die SPS befürchtet eine Umverteilung der Kantonsmittel mit negativen Folgen für das öV-Gesamtsystem. Gemäss GLP tragen die Kantone bereits hohe Kosten, eine kantonale Mitfinanzierung wäre nur mit gesetzlich verankerter Mitsprache akzeptabel. Die Grünen beantragen stattdessen eine Reduktion des LSVA-Ertragsanteils der Kantone (derzeit 450 Mio. Fr.).



**c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?**

**Grundtenor**

Von den lediglich 39 Stellungnahmen zu dieser Frage sprechen sich 32 für keinen Beitrag, 7 für einen tieferen Beitrag aus. Die Kantone sind mit einer Ausnahme klar gegen einen Beitrag - vor allem keinen Pauschalbeitrag. Vereinzelte Stellungnahmen anderer Teilnehmer schlagen einen tieferen Beitrag oder Alternativen vor. Niemand plädierte für einen höheren Kantonsbeitrag.



**Im Einzelnen**

Siehe zu dieser Frage auch die Auswertung der Fragen 3c<sup>3</sup> und 4b.

Für **KEINEN** Beitrag ausgesprochen haben sich insgesamt 32 Teilnehmer, davon 21 Kantone (alle ausser SH, AI, SG, BL, die sich nicht geäussert haben), 2 Parteien (FDP, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB) sowie 5 Organisationen (Post, IGöVCH, Pro Bahn, SEV, Lötschberg-Komitee) und die fer.

Die FDP und der SAB sind der Ansicht, dass die Kantone bereits für den Orts- und Regionalverkehr bezahlen und dass die NFA-Grundsätze nicht in Frage gestellt werden sollen. Auch UR ist der Ansicht, dadurch würde die NFA-Globalbilanz in Frage gestellt. BE fordert keine Mehrbelastung der Kantone und die Gewährung substantieller Mitsprachemöglichkeiten. Für FR wäre dies nur bei Integration der Privatbahnfinanzierung eine Option. BL und AG sind gegen einen Pauschalbetrag. VD spricht sich für eine Co-Finanzierung von Infrastrukturen des RPV aus. VS sieht mindestens während der ersten 5 Jahre keinen Beitrag. Das Lötschberg-Komitee plädiert für ein Mitspracherecht.

Für einen **TIEFEREN** Beitrag plädiert haben 7 Teilnehmer, davon 1 Kanton (NE) sowie 3 Organisationen (FRC, Litra, VöV) und 3 weitere Stellungnahmen (RhB, Oustrail, asc). Die Litra nennt einen Betrag von 200 Mio., der VöV 150 Mio. und Oustrail 100 Mio. Franken.

Kein Teilnehmer hat sich für einen **HÖHEREN** Beitrag ausgesprochen.

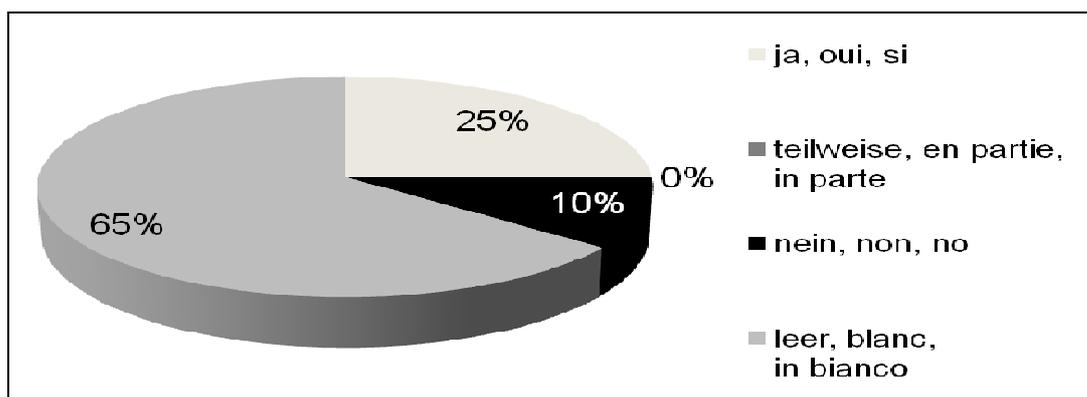


Verschiedene Teilnehmer haben sich zu dieser Frage nicht klar positioniert, aber trotzdem Bemerkungen dazu angebracht: Für die SPS hängt dies vom angemessenen Beitrag des Bundes ab. Die Grünen weisen darauf hin, dass mit dem Vorschlag einer Reduktion des LSVA-Anteils der Kantone der gleiche Betrag erzielt werden kann. Der SGB weist nochmals darauf hin, das Ausmass der Beteiligung sei mit den Kantonen auszuhandeln. FRS, VSAI und ACS plädieren für einen nutzenbezogenen Beitrag.

#### d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?

##### Grundtenor

Von den lediglich 44 Teilnehmenden, die sich konkret geäußert haben sind 31 dafür und 13 dagegen. Von jener Hälfte der Kantone, die sich dazu geäußert haben, spricht sich eine Mehrheit gegen einen Schlüssel aus, eine Minderheit kann sich einen Schlüssel vorstellen.



##### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 31 Teilnehmer, davon 5 Kantone (FR, SO, GR, VS, NE), 1 Partei (GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), alle 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 12 Organisationen und 8 weitere Stellungnahmen.

Economiesuisse verweist darauf, dass Kantone und Gemeinden auch Nutzniesser sind. Gemäss GR ist ein konkreter Schlüssel die Grundlage für die politische Diskussion. VS fordert eine vorgängige Diskussion zwischen Bund und Kantonen. Der ACS plädiert für einen nutzenbezogenen Beitrag. Gemäss SEV soll ein bestimmter Schlüssel zur Anwendung gelangen, wenn die Massnahme unumgänglich ist. fer sieht einen Schlüssel dort, wo Forderungen der Kantone bestehen.

Mit **NEIN** geantwortet haben 13 Teilnehmer, davon 9 Kantone (ZH, LU, SZ, GL, ZG, BL, TG, VD, GE), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH), sowie 2 Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.

Kein Teilnehmer hat mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet.



## e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?

### Grundtenor

Aufgrund der grundsätzlichen Ablehnung eines Pauschalbeitrags wird diese Frage nur von einer Minderheit (50), darunter 14 Kantonen beantwortet. Von Verschiedenen wird die Festlegung eines Schlüssels mit Einbezug der Kantone gefordert. Die Vorschläge für einen Schlüssel gehen weit auseinander. Die beste Zustimmungsrates haben Einwohnerzahl und die Streckenlänge.

### Im Einzelnen

Die vorgestellten Schlüssel werden von Verschiedenen (SPS, KöV, SZ, AG,GR,) als wenig geeignet beurteilt. Einige (BE, VS, FR, SPS, Städteverband, SGB, SEV, Transfair, RhB, Ouestrail) fordern, den Schlüssel mit den Kantonen gemeinsam festzulegen. Der VöV plädiert für den Schlüssel mit der höchsten Zustimmung bei den Kantonen. Verschiedene Teilnehmer fordern eine einfache und pragmatische Lösung. Die ErdöIV und fer fordern einen nutzen-orientierten Schlüssel, demgegenüber hält die SPS fest, dass sich der Nutzen nur schwer messen lässt. Die GLP plädiert für eine Beachtung der Interessen der Randregionen und der Zentren.

Äusserungen der Teilnehmenden zu den in der Vernehmlassung vorgestellten Schlüsseln:

- Einwohnerzahl: Für diesen Schlüssel ausgesprochen haben sich ZG, GR, CentrePatronal, ass.rout.VD, MGB, Alpenini, FRS, ACS, VSAI. Die Alpenini ist der Ansicht, dass jedoch die Zahl der Wegpendler aus den Kantonen spezifisch berücksichtigt werden sollte, da diese die ausserkantonalen Infrastrukturen in den Agglomerationen nutzen. Dagegen sprechen sich die UmweltfreisinnigenSG aus. NE spricht sich aus für Bevölkerungsdichte.
- Streckenkilometer/Streckenlänge: Für diesen Schlüssel ausgesprochen haben sich GR, NE, MGB, FRS, ACS und VSAI.
- Bahnhaltestellen: Für diesen Schlüssel ausgesprochen hat sich ZG. Für SH sind die Angaben in der Vorlage nicht nachvollziehbar.
- Bahnabfahrten: Für diesen Schlüssel ausgesprochen hat sich economiesuisse.
- Arbeitsplätze: Gegen diesen Schlüssel sind die UmweltfreisinnigenSG.
- Beiträge nach Betroffenheit an Projekten (projektspezifische Beiträge): Für diesen Schlüssel sind der ACS, FRS, VSAI und die Aktion für Freiheit und Verantwortung.
- Weitere Vorschläge:
  - NE: Qualität der Anbindung (insbesondere die nichtabgegoltene Anbindung über lange Distanzen);
  - economiesuisse: Höhe der Betriebs- und Substanzerhaltungskosten pro Kanton, evtl. auch die Geschwindigkeit der Verbindungen.
  - SO sieht Kriterien in Abhängigkeit von den Regionalverkehrsprojekten.
  - Die Grünen sehen eine Umverteilung der LSVA-Einnahmen bzw. einen LSVA-Verteilschlüssel gemäss Art. 19 Abs. 4 LSVAG.

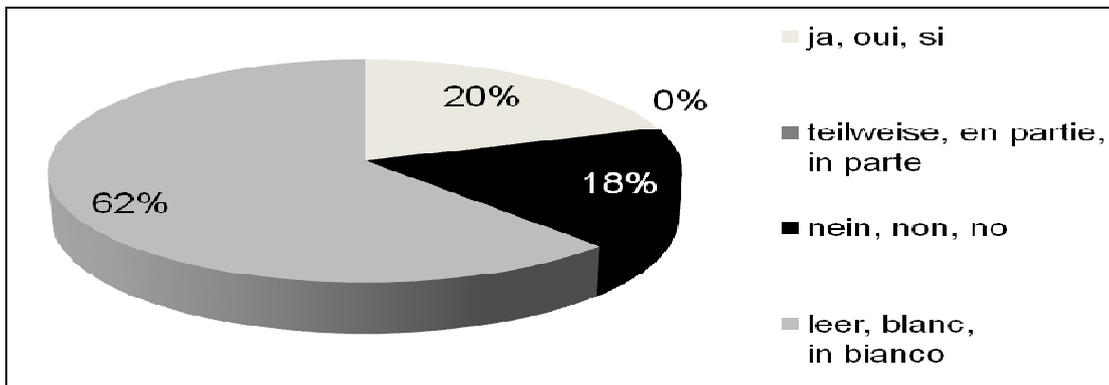


- FRC und acsi schlagen mit Blick auf die peripheren Kantone vor, den Mehrwert der Gebäude zu bewerten, welche vom in letzter Zeit verbesserten öV profitieren.
- Pro Bahn macht zwei Vorschläge mit verschiedenen angebots-, potenzial- und nutzenorientierten Kriterien und Anreizen.
- Die SBB hält fest, dass die Folgekosten der Infrastruktur und der bestellten Angebote zu berücksichtigen sind und bevorzugt die Variante 5 bzw. die Festlegung eines höheren Zielkostendeckungsgrades für die Infrastruktur.
- Der DHS will einen verursachergerechten Schlüssel.
- Die RhB erwähnt die Berücksichtigung der Finanzkraft; Regelung mit den Kantonen finden, ausgehend von der heutigen Beteiligung.
- Die UmweltfreisinnigenSG fordern einen Mix aus 4 Varianten, der in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen festzulegen ist.

**f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?**

**Grundtenor**

Zu dieser Frage sind 47 Stellungnahmen eingegangen. Über alle Kategorien halten sich die Befürworter (25) und Gegner (22) einer Beschränkung auf die Bundessteuer die Waage. Die Betroffenen (Kantone) sprechen sich mehrheitlich dafür aus, dass die Pauschalierung des Fahrkostenabzugs auf die direkte Bundessteuer beschränkt ist. Die Minderheit ist für eine einheitliche Regelung bei Bund und Kantonen.



**Im Einzelnen**

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 25 Teilnehmer, davon 10 Kantone (GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VS, NE, JU), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Travail.suisse) sowie 8 Organisationen und 5 weitere Stellungnahmen.

Gemäss GR, NE, TI, RhB, MGB, Infra und VöV ist die Steuerhoheit der Kantone zu wahren. Travail.suisse ist der Ansicht, dass allerdings eine Anpassung der kantonalen Steuersysteme mit Blick auf eine Gleichbehandlung aller Pendler zu prüfen sei und gegebenenfalls eine Zweckbindung der



zusätzlichen Mittel zugunsten des öV wünschbar wäre. *economiesuisse* lehnt den Pauschalabzug eigentlich ab, sollte er jedoch eingeführt werden, dann beschränkt auf die direkte Bundessteuer.

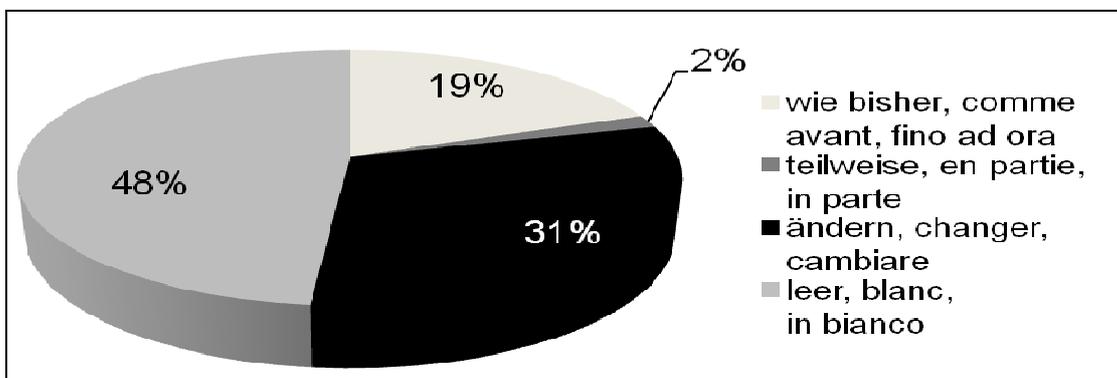
MIT **NEIN** geantwortet haben insgesamt 22 Teilnehmer, davon 4 Kantone (BE, SZ, ZG, VD) und die KöV, 2 Parteien (Grüne, GLP), 2 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, Gemeindeverband) sowie 9 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmende (Städteverband, BLS, SOB, Lötschberg-Komitee, acsi, AllianzöVIni, UmweltfreisinnigeSG) sind der Ansicht, dass eine Pauschalierung auch bei den Kantonssteuern grundsätzlich erstrebenswert wäre. Die IGÖVCH ist für eine zwingende Vorschrift für eine Obergrenze bei den Kantonen. Die GLP möchte den Verzicht auf einen Fahrkostenabzug bei den Kantonen verbindlich regeln. Andere (FRC, SKS, VCS, WWF und SBN) finden, die Kantone sollten diese Möglichkeit auch haben. BE erachtet diese Beschränkung für nicht zwingend und prüft eine solche Regelung auch bei den kantonalen Steuern. Die KöV erachtet die Umsetzung in der Praxis für nicht sichergestellt und sieht einen Widerspruch zur Steuerharmonisierung. SZ ist gegebenenfalls für eine einheitliche Regelung und auch gemäss ZG ist ein Methodenpluralismus zu vermeiden. Die Grünen sind generell für die Abschaffung von Steuerbegünstigungen für umweltschädliches Verhalten. Die Alpenini würde den Einbezug der Kantonssteuern begrüßen, um die Pendlermobilität weniger zu fördern.

**g) Soll die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung/ FABI-Regelung) oder sollte diese – mit entsprechendem finanziellem Ausgleich durch die Kantone - neu gänzlich über den BIF laufen?**

#### Grundtenor

Die Mehrheit der Stellungnahmen (40 von 64) und auch der Kantone spricht sich ganz oder teilweise für eine Änderung und damit für eine Übernahme der Privatbahnfinanzierung durch den Bund bzw. einer entsprechenden Variante in FABI aus, insbesondere mit Blick auf die Gleichbehandlung der Infrastruktur von SBB und Privatbahnen. Die Minderheit (24) ist für die bisherige Lösung, eine weiterhin gemeinsame Finanzierung Bund/Kantone, begründet u.a. mit Subsidiarität bzw. Mitspracherecht.





## Im Einzelnen

Für die Beibehaltung des heutigen Systems **WIE BISHER** haben sich insgesamt 24 Teilnehmer ausgesprochen, davon 6 Kantone (BE, LU, GL, ZG, VD, VS), 2 Parteien (CVP, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, Travail.Suisse, CentrePatronal) sowie 7 angeschriebene Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Begründet wird die Beibehaltung des bisherigen Systems von Verschiedenen (LU, SAB, IGöVCH, Transfair, fer) damit, dass sich das System bewährt habe. Viele befürchten bei einer Änderung Nachteile bzgl. Mitspracherechten und Verantwortlichkeiten. Auch das CentrePatronal verweist auf die negativen Erfahrungen bei den Strassen. Baumeisterverband und Infra lehnen die Regelung dieser Frage in FABI ab mit dem Hinweis, es sollen keine unnötigen Risiken für die Vorlage eingegangen werden. BE und VS sind der Ansicht, dass zumindest bei kleinen Privatbahnen ohne Fern- und Güterverkehr eine gemeinsame Finanzierung weiterhin zweckmässig und dass die Thematik in einer Folgevorlage aufzunehmen ist. Der VAP spricht sich mittelfristig für eine unabhängige Infrastrukturgesellschaft der normalspurigen Netze aus. ACS, VSAI und FRS sind der Ansicht, Bau, Ausbau und Substanzerhalt solle gemeinsam bezahlt werden, während Betrieb und Unterhalt von den Nutzern (Personen- und Güterverkehr) zu finanzieren sei.

Für eine **TEILWEISE** Änderung/Beibehaltung ausgesprochen haben sich 2 Kantone (SZ, AG). Diese erachten eine FABI-Variante mit vollständiger Bundesfinanzierung der Privatbahnnetze für sinnvoll.

Für eine **ÄNDERUNG** des Systems sind 38 Teilnehmer, davon die KöV und 12 Kantone (UR, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, TI, TG, NE, JU), 3 Parteien (FDP, SPS, Grüne), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 13 Organisationen und 8 weitere Stellungnahmen.

Der SGB ist der Ansicht, die Bahninfrastruktur-Finanzierung sei klar eine Bundesaufgabe. Der VöV fordert die Erarbeitung einer vollständigen Harmonisierung als Basis für eine Neuorganisation der Bahnlandschaft unter Einbezug von VöV und Branche. Auch viele weitere Teilnehmende (UR, BL, AI, SG, GR, TG, NE, SO, Alpenini, Grüne, BLS, FRC, SEV, Litra, VCS, WWF, Pro Bahn, SKS, Pro Natura, Lötschberg-Komitee, RBS, zb, SOB, RhB, MGB, AllianzöVlni und acsi) plädieren für die Behandlung dieser Frage in der Vorlage FABI und begründen dies mit der Gleichbehandlung der Infrastrukturen von SBB und Privatbahnen. Auch andere (FR, AR, TI, JU, Oustrail, KöV) erachten eine Lösung mit vollständiger Finanzierung des Bahnnetzes durch den Bund im Rahmen von FABI oder einer späteren Vorlage für nötig. FDP, SPS und DHS fordern die Zusammenlegung der normalspurigen Bahnnetze und die Finanzierung der Schienennetze insgesamt über den BIF. SPS und DHS befürworten dazu Kantonsbeiträge in den BIF.

## Allgemeine Bemerkungen der Kantone

Verschiedene Kantone (ZH, BE, AR, SG, NE) sind der Ansicht, dass ein Kanton die Planung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs weiterhin aktiv mitbestimmen können muss und es keine alleinige Planungshoheit beim Bund gibt. Die regionalen Angebotsplattformen Bahnen-Kantone-Bund haben sich bewährt. Die Schnittstellen S-Bahn-Verkehr / Feinverteiler sind zu beachten. Andere (u.a.



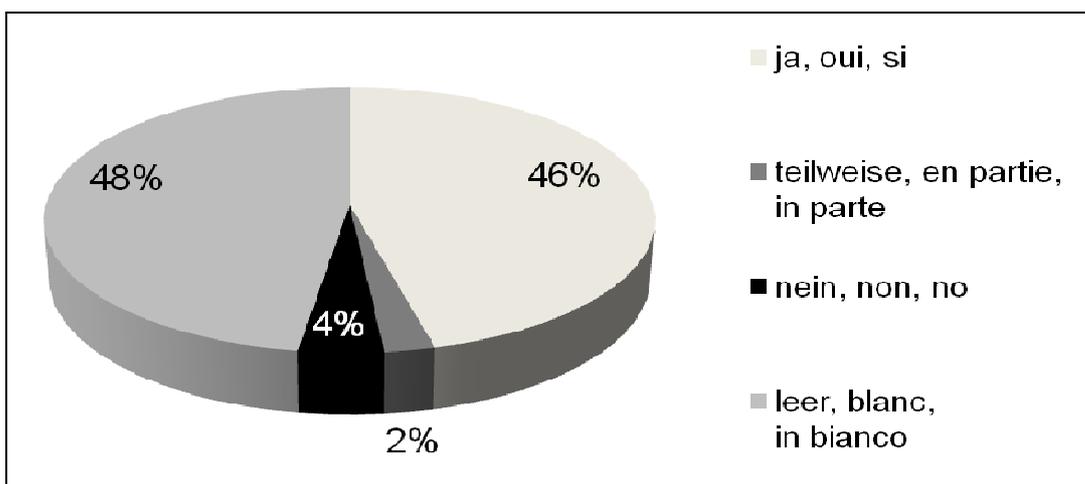
SZ) betonen nochmals, der Bund komme heute seiner Finanzierungsverantwortung beim Regionalverkehr nicht vollständig nach.

## Frage 5: Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?

### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen, die diese Frage beantwortet haben (60 von 65), sind ganz oder teilweise einverstanden damit, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können. Dies gilt sowohl für die Betroffenen (Kantone) als auch die anderen Vernehmlassungsteilnehmenden.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 57 Teilnehmer, davon 15 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 15 Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Teilweise werden klare Spielregeln für eine Vorfinanzierung gefordert (UR, SZ, GR, AG, KöV, FDP, SPS, SAB, ErdöIV, VCS). Die KöV hält fest, dass eine Vorfinanzierung die Prioritäten seitens Bund nicht verändern darf und plädiert wie ZG für eine Erweiterung (EBG Art. 58c) auf die in STEP als dringlich erachteten Projekte. Der VAP ist der Ansicht, die Bedingungen für die Mitfinanzierung müssten sinngemäss auch für Vorfinanzierungen gelten. Transfair hält fest, dass die Planungshoheit beim Bund bleiben muss. Auch die SBB will eine Vorfinanzierung nur für mit dem Bund abgestimmte und möglichst wirtschaftliche Projekte. Auch die economiesuisse fordert keine Prioritätenverschiebung zugunsten wenig rentabler Infrastrukturen. Der Städteverband, Oustrail und das Lötschberg-Komitee



sehen Vorfinanzierungen nur in Ausnahmefällen. Gemäss ErdölV gilt es sicherzustellen, dass keine Präjudizien geschaffen werden. Die SPS befürwortet eine Vorfinanzierung nur punktuell unter restriktiven Bedingungen und nicht im Sinne einer Bundessparmassnahme. Die CVP fordert Lösungen für finanzschwache Kantone. VD hält fest, dass die Planungskosten in der Planung des Bundes enthalten sein müssen. Die SOB äussert Vorbehalte, zumal die Güterverkehrsbedürfnisse nicht ausreichend berücksichtigt werden und die Gefahr suboptimaler Lösungen besteht. Die MGB begrüsst Vorfinanzierungen nur, wenn dies nicht zulasten der Mittel für den Substanzerhalt geht. Für die KöVZCH kommt sie nur für Infrastrukturen des Regionalverkehrs in Frage.

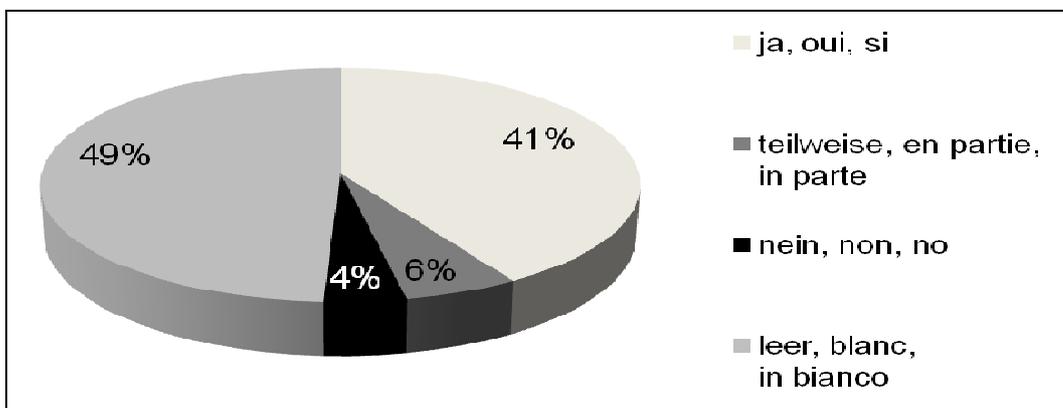
Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 3 Teilnehmer, nämlich 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 2 Organisationen (Alpenini, BLS). Der SGB ist eher skeptisch. Die BLS hat Vorbehalte und sieht als Gefahren die Aushöhlung der Planungshoheit des Bundes, eine ungenügende Berücksichtigung des Güterverkehrs und einen schleichenden Rückzug des Bundes aus der Finanzierungsverantwortung.

MIT **NEIN** geantwortet haben 5 Teilnehmer, davon 2 Kantone (FR, BL) sowie die 3 Organisationen. BL lehnt eine Vorfinanzierung ab, weil die Bahninfrastruktur als Gesamtsystem zu entwickeln ist und der Bund den Ablauf der Realisierung der nationalen Infrastrukturmassnahmen unter Beachtung des Nutzens für das Gesamtsystem definieren sollte. Zudem könnten finanzstarke Kantone durch Vorfinanzierungen indirekt die Vergabe der Bundesmittel beeinflussen, da durch vorfinanzierte Infrastrukturen das Kosten-Nutzen-Verhältnis anderer Projekte beeinflusst werden könnte. Auch ACS, FRS und VSAI befürchten unerwünschte Präjudizien.

**b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?**

**Grundtenor**

Die grosse Mehrheit derjenigen, die diese Frage beantwortet haben (51 von 63), sind einverstanden damit, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können. Auch die Mehrheit der sich äussernden Kantone hat mit JA geantwortet. Die NEIN-Stimmen (5) beziehen sich auf eine Doppelfinanzierung in Form einer Pauschale in den BIF und projektbezogener Beiträge.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 51 Teilnehmer, nämlich 9 Kantone (BE, LU, UR, GL, ZG, VD, VS, NE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 1 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 18 Organisationen und 14 weitere Stellungnahmen.

Teilweise wurden hier analoge Bemerkungen wie zur Vorfinanzierung gemacht. So befürwortet die SPS Mitfinanzierungen nur punktuell, nicht im Sinne einer Bundessparmassnahme. Andere (SAB, AllianzöVlni, acsi und FRC) fordern auch hier klare Spielregeln. economiesuisse sieht Mitfinanzierungen unter dem Nutzniesserprinzip. Gemäss Transfair muss die Planungshoheit beim Bund bleiben und gemäss ErdöIV gilt es sicherzustellen, dass keine Präjudizien geschaffen werden. Die SBB befürwortet auch Mitfinanzierungen nur für mit dem Bund abgestimmte und möglichst wirtschaftliche Projekte. Gemäss DHS dürfen die Projekte STEP nicht zuwiderlaufen. Für den SBN hängt diese Frage von der Beteiligung der Kantone am BIF ab. Andere befürworteten Mitfinanzierungen nur in Ausnahmefällen (Lötschberg-Komitee), um vorgesehene Projekte zu beschleunigen (SBN), unter gewissen Bedingungen zugunsten von RPV-Projekten (VCS, AllianzöVlni) oder in Berücksichtigung der unterschiedlichen Finanzkraft (UmweltfreisinnigenSG). Die SOB äussert auch hinsichtlich Mitfinanzierungen Vorbehalte, da die Güterverkehrsbedürfnisse nicht ausreichend berücksichtigt werden und die Gefahr suboptimaler Lösungen besteht. Verschiedene Zentralschweizer Interessenverbände nennen als Bsp. für eine Mitfinanzierung den Tiefbahnhof Luzern durch die Zentralschweizer Kantone.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 7 Teilnehmer, davon 5 Kantone (SZ, SO, GR, AG, TI) und 2 Organisationen (Alpenini, BLS).

Die Kantone sprechen sich insbesondere gegen eine Doppelfinanzierung (BIF und Projektbeiträge) aus und würden bei einem Wegfall der Beiträge in den BIF projektbezogenen Beiträgen zustimmen. Die BLS hat Vorbehalte und befürchtet auch bei Mitfinanzierungen eine Aushöhlung der Planungshoheit des Bundes, eine ungenügende Berücksichtigung des Güterverkehrs und einen schleichenden Rückzug des Bundes aus der Finanzierungsverantwortung.

MIT **NEIN** geantwortet haben 5 Teilnehmer, davon die KöV und 3 Kantone (FR, BL, GE) sowie 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB).

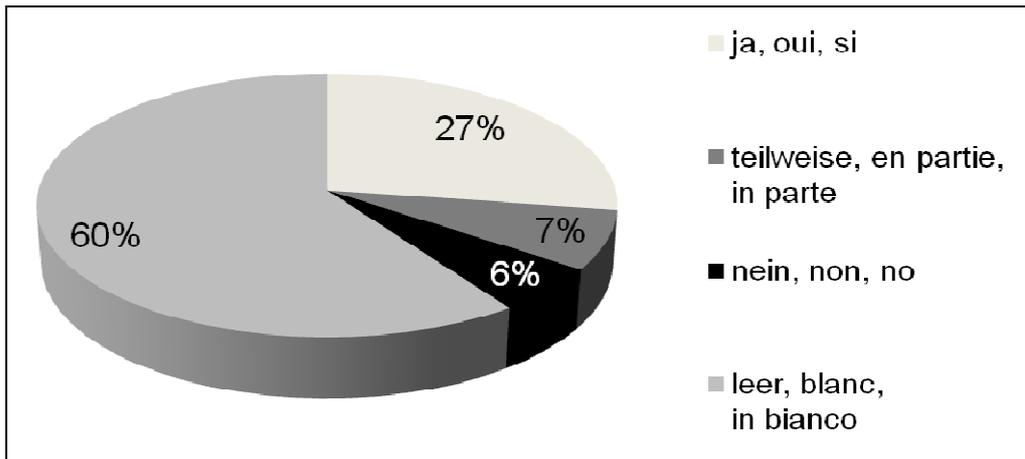
Die KöV und GE fordern keine Doppelfinanzierung durch die Kantone, keine Ungleichbehandlung zwischen den Kantonen und klare Abgrenzungen zu Infrastrukturfondsprojekten. Eine projektbezogene Mitfinanzierungspflicht wäre dann in Ordnung, wenn kein Pauschalbetrag in den BIF geleistet werden muss. Gemäss FR widerspricht dies den Zielen des Fonds, BL fehlen die klaren Kriterien.



### c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

#### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (43 von 50) ist mit den dargelegten Bedingungen einverstanden oder teilweise einverstanden.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 34 Teilnehmer, davon 6 Kantone (UR, GL, ZG, VD, NE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 11 Organisationen und 8 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer haben ganz unterschiedliche Bemerkungen zu diesem Thema: Der SAB fordert sinngemäss gleiche Bedingungen für die Vor- wie für die Mitfinanzierung. Die GLP erachtet die Bedingungen als relativ restriktiv, die SPS fordert restriktive Bedingungen, während der WWF und die Grünen für die strikte Einhaltung der Bedingungen plädieren. Der VöV und GL unterstützen insbesondere die Verzinsung der Vorschüsse zu Lasten der Kantone. NE fordert eine Gleichbehandlung hinsichtlich Zinsen, eine limitierte Dauer und eine in einer Vereinbarung festgelegte Rückzahlung. Die Alpenini ist der Ansicht, dass die Kantone alle ausgelösten Mehrkosten selber zu tragen haben. Die SBB befürwortet beides nur für mit dem Bund abgestimmte und möglichst wirtschaftliche Projekte. Gemäss VCS ist dazu eine Abstimmung mit den Kantonen notwendig. Die Grünen sind der Ansicht, dass Fernverkehr und Güterverkehr Bundesaufgabe bleiben sollen. Gemäss MGB sind die Bedingungen grundsätzlich richtig und projektspezifisch zu vereinbaren.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben insgesamt 9 Teilnehmer, davon 6 Kantone (BE, SO, SZ, GR, AG, TI) sowie 3 Organisationen (BLS, SBN, VAP).

BE fordert die Begriffe "zusätzliche" und "alternative" Massnahmen seien zu präzisieren. Der VAP ist mit den Bedingungen für die Mitfinanzierung einverstanden, wobei eine Mehrbelastung nicht nur für den Bund, sondern auch für die Infrastrukturbetreiberin zu vermeiden sei, und beantragt, die Bedin-



gungen der Vorfinanzierung an jene für die Mitfinanzierung anzupassen. Die BLS hat Vorbehalte und sieht als Gefahren die Aushöhlung der Planungshoheit des Bundes, eine ungenügende Berücksichtigung des Güterverkehrs und einen schleichenden Rückzug des Bundes aus der Finanzierungsverantwortung.

MIT **NEIN** geantwortet haben 7 Teilnehmer, davon 4 Kantone (FR, BL, VS, GE) und 3 weitere Stellungnahmen (KöVZCH, Oustrail, fer).

Während die KöVZCH fordert, die Vorfinanzierung solle für alle priorisierten STEP-Projekte möglich sein, beurteilt Oustrail die Bedingungen als zu vage und auch FR, GE und VS verlangen Präzisierungen gewisser Begriffe ("prestations facultatives"). Die fer fordert, dass bei Verzögerungen der Bund die Zinsen vergütet.

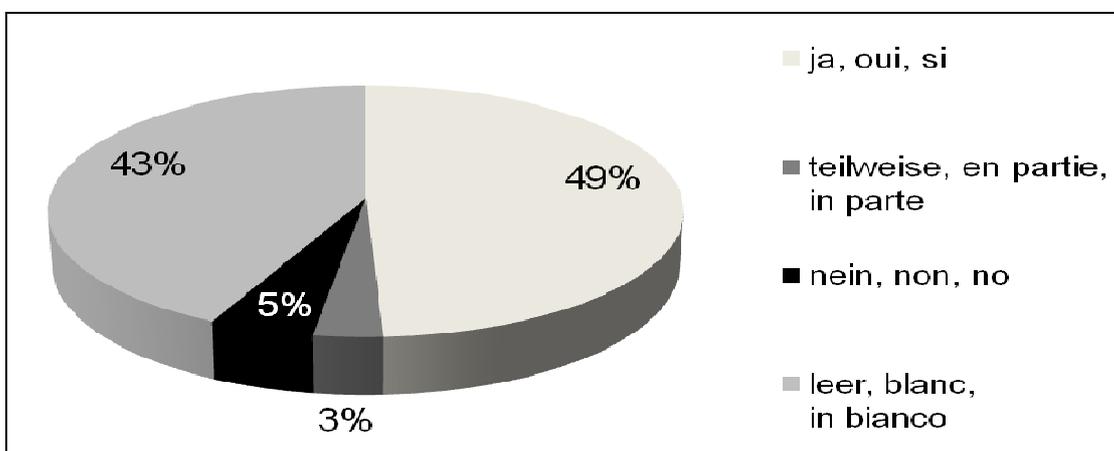
### 3.3 Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

#### Frage 6: Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?

##### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (61 von 71), ist mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden. Eine grössere Anzahl der Vernehmlassungsteilnehmenden beklagt, dass der Güterverkehr ungenügend berücksichtigt ist. In einigen Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Erhöhung der Geschwindigkeit nur angestrebt werden soll, wenn damit auch eine Kapazitätserhöhung erreicht werden kann.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 61 Teilnehmer, davon 19 Kantone (LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 4 Parteien (CVP, SP, Grüne, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB), 5 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, Baumeisterverband, CentrePatronal) sowie 18 Organisationen und 12 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer fordern eine bessere Berücksichtigung des Güterverkehrs (u.a. ErdölV). Die LITRA fordert zusätzliche Schwerpunkte "bessere Produktionsbedingungen für den Güterverkehr" und "schnellere Transportzeiten Güterverkehr". Auch der VöV beantragt eine Ergänzung: "Die bedeutenden Wirtschaftsstandorte inklusive Genf sind mit quantitativ ausreichenden und gesicherten Gütertrassen miteinander sowie mit den für die Schweiz relevanten und für den Schienengüterverkehr sinnvollen Industriezentren des Auslandes zu verbinden". Der DHS ist der Ansicht, dass auch schnellere Güterzüge ermöglicht werden sollen.

Einige Teilnehmer äussern sich kritisch zum 3. Schwerpunkt. So weist die SPS darauf hin, dass eine Geschwindigkeitserhöhung allein kein Ziel sei und auch andere (Grüne, VCS, SKS, AllianzöVlni) sind der Ansicht, dass Geschwindigkeitserhöhungen nur sinnvoll sind, um auch Kapazitätserhöhungen zu erreichen. Die SBB ist der Ansicht, das 3. Ziel wäre aus Kundensicht eher "Fahrzeitverkürzung". SO, GR und AG vertreten die Ansicht, die benötigten höheren Geschwindigkeiten seien mit ZEB bereits beschlossen worden und umzusetzen. Für Travail.suisse haben die Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr klar Vorrang. Gemäss Lötschberg-Komitee hat "Kapazitätssteigerung" klar eine höhere Priorität als "Geschwindigkeit". Auch das Gotthard-Komitee legt das Schwergewicht auf durchgehend genügende Kapazitäten einer ganzen Achse. Demgegenüber sind gemäss FRC und acsi auch die Effizienz der Verbindungen zu verbessern und die Infrastrukturen für Hochgeschwindigkeitszüge zu entwickeln.

economiesuisse ist einverstanden, wenn hohe volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilitäten erzielt werden. fer beantragt die Terminologie zu überprüfen ("Ziele" statt "Schwerpunkte").

Weitere Bemerkungen sind eher regional- bzw. branchenspezifisch: So fordert UR, die Zulaufstrecken und die Kapazitäten zwischen den Zentren seien auch zu beachten. OW und NW sehen ein Problem insbesondere in Luzern, wo der Vollknoten fehle und die regionalen Anschlusslinien zwecks Anschluss-Sicherung verdichtet werden müssen. Gemäss KöV Nordwestschweiz gilt es die jeweils angekündigten Ausbauschritte konsequent fertig zu stellen; sie ist der Ansicht, das Bahnsystem im Dreieck Basel-Bern-Zürich sei noch ein Flickwerk, sowohl bzgl. Strecken als auch in den Knoten. Gemäss BL hapert es seit langem an der konsequenten Umsetzung. TI beurteilt die Massnahmen für ungenügend. CentrePatronal und Ass.rout.VD vertreten die Ansicht, das Projekt SwissRapideExpress könnte über privates Kapital finanziert werden.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 4 Teilnehmer, davon 2 Kantone (BE, FR), 1 Partei (FDP) sowie 1 weitere Stellungnahme (Umweltfreisinnige SG).



Die FDP ist der Ansicht, die Vorteile für den Güterverkehr blieben unklar und die höhere Geschwindigkeit sei nicht immer sinnvoll. Die UmweltfreisinnigenSG fordern die Trassenkapazität im Güterverkehr zu steigern und die Taktintervalle nur zurückhaltend zu verkürzen. BE verweist darauf, dass im Raumkonzept Schweiz die Hauptstadtregion in der gleichen Kategorie fungiert wie die Metropolitanräume, und fordert diese Gleichbehandlung konsequent anzuwenden. FR weist darauf hin, dass Beschleunigungsmassnahmen zur Sicherung oder Verbesserung der Verbindungen nötig sein könnten.

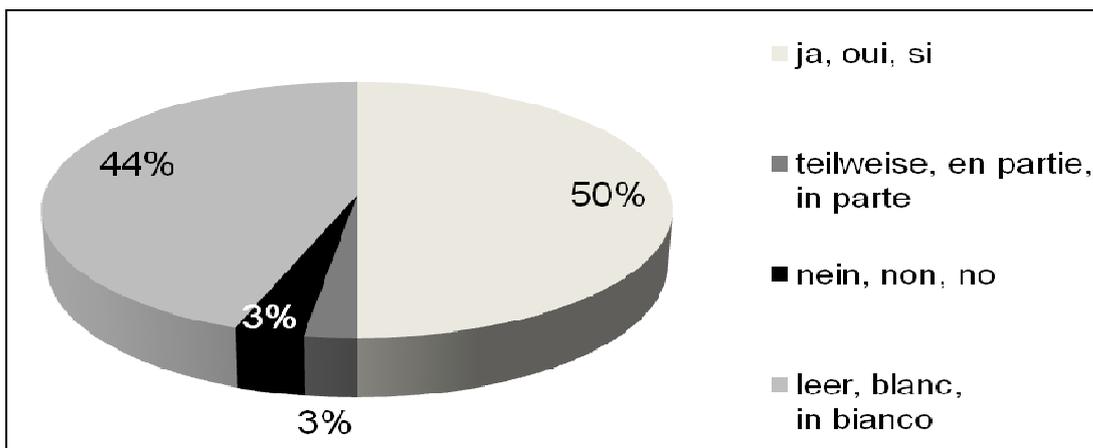
MIT **NEIN** geantwortet haben 6 Teilnehmer, davon 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH) sowie 2 Organisationen (Hupac, VAP) und 3 weitere Stellungnahmen.

Die StädteallianzöVOZCH fordert eine Umkehrung der ersten beiden Prioritäten. Für Verschiedene (Hupac, VAP, Komitee Pro Wisenberg, Rheinhäfen, Aktion Freiheit und Verantwortung) sind die Güterverkehrsbedürfnisse nicht ausreichend berücksichtigt. Auch die Hupac fordert einen zusätzlichen Schwerpunkt "bessere Produktionsbedingungen für den Güterverkehr". Die Rheinhäfen unterstützen den Textantrag des VöV für einen Schwerpunkt Güterverkehr. Der VAP beantragt den Verzicht auf den Schwerpunkt "höhere Geschwindigkeit".

**b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?**

#### Grundtenor

Die überwiegende Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (62 von 69), ist mit dieser Priorisierung einverstanden. 7 Vernehmlassungsteilnehmende erklären sich teilweise oder nicht einverstanden und sprechen sich insbesondere gegen eine so starre Priorisierung aus.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 62 Teilnehmer, davon 17 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH),



4 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse, CentrePatronal) sowie 18 Organisationen und 14 weitere Stellungnahmen.

Gerade mit Blick auf die Bedürfnisse des Güterverkehrs wird diese Frage von verschiedener Seite klar bejaht. Gemäss VöV werden somit die Kapazitäten für den Güterverkehr nicht verringert und ein sparsamerer Umgang mit Energie möglich. Auch die Hupac und die Rheinhäfen sind der Ansicht, hohe Geschwindigkeiten des Personenverkehrs minderten die Kapazitäten für den Güterverkehr. Das Komitee Pro Wisenberg fordert demgegenüber die Verkürzung der Transportzeiten im Güterverkehr. Auch der VAP fordert den Erhalt von Kapazitäten für den Güterverkehr.

Einige Teilnehmende machen Hinweise zugunsten von Geschwindigkeitserhöhungen bzw. Fahrzeitverkürzungen. Gemäss SEV sollen späteren Entwicklungen Richtung Geschwindigkeitserhöhungen nicht verunmöglicht werden. BE, MGB, SVI, Infra sehen Geschwindigkeitserhöhungen, um die Anschlussqualität in den Knoten zu erhalten. SO fordert die Umsetzung der mit ZEB beschlossenen Geschwindigkeitserhöhungen. Die RhB ist der Ansicht, dass streckenweise Ausnahmen möglich bleiben sollen, da die Zeitersparnis ein wichtiges Argument bei der Verkehrsmittelwahl ist. Das Komitee Pro Wisenberg sieht höhere Geschwindigkeiten auf den internationalen HGV-Strecken. NE fordert die Integration von Fahrzeitverkürzungsmassnahmen. GR fordert attraktive Verbindungen der Tourismusorte mit den grossen Zentren und Landesflughäfen.

Gemäss BL werden die internationalen Hochgeschwindigkeitszüge vermehrt taktüberlagernd geführt werden müssen und die Güterverkehrsknoten insb. Terminals sind zu berücksichtigen. Die CVP fordert linien- und regionsbezogene Hierarchisierungen, nicht generelle. Für das kf stehen die Kundenbedürfnisse im Vordergrund. VD ist einverstanden unter Vorbehalt der Realisation der Knoten, VS und Oustrail unter Vorbehalt, dass Ausnahmen möglich bleiben, und JU mit Ausnahmen zur Erhöhung der Kadenz oder der Sicherung von Anschlüssen.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 3 Teilnehmer, nämlich 1 Kanton (FR) , 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 1 Organisation.

Economiesuisse verweist darauf, dass der Zielkonflikt des Schwerpunktes Geschwindigkeit mittels Entflechtung zwischen Güter- und Personenverkehr entschärft werden kann. Gemäss FR bleibt die Geschwindigkeit prioritär zur Verwirklichung von Vollknoten wie z.B. Lausanne. Die SBB sind der Ansicht, es handle sich nicht um Gegensätze; Fahrzeitgewinne ermöglichten einen effizienteren, wirtschaftlicheren Betrieb.

MIT **NEIN** geantwortet haben 4 Teilnehmer, davon 2 Organisationen und 2 weitere Stellungnahmen.

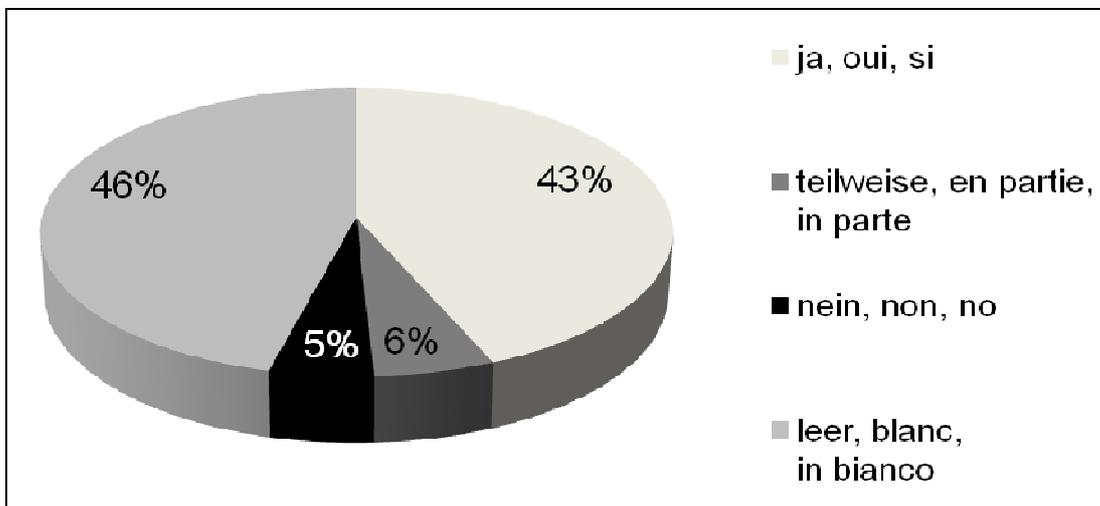
Die Litra fordert linien- und regionsbezogene Hierarchisierungen, nicht generelle. Auch Pro Bahn befürwortet eine unterschiedliche Gewichtung je nach Ausbauvorhaben, so seien im internationalen Verkehr Fahrzeitverkürzungen vorzunehmen, um gegenüber dem Flugverkehr konkurrenzfähig zu bleiben. citrap-vaud fordert neue Achsen für schnelle Züge mit 300 - 320 km/h. Gemäss den UmweltfreisinnigenSG sollte höhere Geschwindigkeit Vorrang haben vor höheren Frequenzen.



**c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?**

**Grundtenor**

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (54 von 67), ist mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden. Teilweise bzw. nicht einverstanden zeigen sich 13 Teilnehmende, insbesondere aufgrund ungenügender Berücksichtigung des Güterverkehrs.



**Im Einzelnen**

Mit **JA** geantwortet haben 54 Teilnehmer, davon 18 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, BS, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KÖV, 4 Parteien (CVP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse) sowie 14 Organisationen und 11 weitere Stellungnahmen.

Einige Teilnehmer haben generelle Bemerkungen: Der Gemeindeverband legt sich bezüglich der Fragen nicht fest und vermisst ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept. Verschiedene (SP, Grüne, VCS, SKS, AllianzöVlni) betonen die Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung. Verschiedene (Grüne, VCS, SKS, AllianzöVlni, WWF) weisen darauf hin, dass die Prognosen in der Vergangenheit von der Realität regelmässig überholt wurden. Die StädteallianzöVOZCH fordert den volkswirtschaftlichen Nutzen von Ausbaumassnahmen vordringlich zu bewerten und die Zielsetzungen rasch zu vertiefen. VS fordert höhere Transparenz.

Verschiedene Teilnehmer (Gotthard-Komitee, Aktion Freiheit und Verantwortung, RhB) erachten den Güterverkehr für nicht genügend berücksichtigt. Der VöV ist der Ansicht, es müsste "Personen- und Güterverkehr" gemeint sein, beurteilt die Ziele im Personenverkehr für nicht ganz befriedigend und



weist darauf hin, dass der Güterverkehr sensibel auf Preiserhöhungen reagiere. Auch BS betont, dass die Langfristperspektive insbesondere aufgrund des Einbezugs der S-Bahnsysteme überzeugt, in den geplanten Infrastrukturmassnahmen (STEP) aber der internationale Personen- und Güterverkehr einen ungenügenden Stellenwert erhalte. Der SAB vermisst die Anbindung an Brüssel als Hauptstadt Europas. Gemäss SBB gewährt die Langfristperspektive den nötigen unternehmerischen Spielraum, sie beantragt jedoch, das Verlagerungsprinzip im Binnengüterverkehr verfassungsrechtlich zu verankern.

Einige Teilnehmende (UR, Alpenini, SAB) begrüßen die angestrebte bessere Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusregionen. Demgegenüber fordert die MGB bei entsprechender Nachfrage einen Halbstundentakt auch für die Erschliessung des Alpenraums, die RhB eine höhere Gewichtung des Freizeitverkehrs.

Andere Teilnehmende haben insbesondere regionale Anliegen. So weist AG auf die beschlossenen Massnahmen für die Korridore Aarau-Zürich und Brugg-Baden-Zürich hin. BL und die KöVNWCH beantragen, einen 15-Minuten-Takt im S-Bahnverkehr nicht nur im Agglomerationskern anzustreben, sondern auch im Fernverkehr Zürich-Basel. LU und NW sehen den Tiefbahnhof Luzern als aufwärtskompatible Bestlösung. SH fehlt die Verlängerung der Ostschweizer Spangenzüge St.Gallen-Konstanz über Singen-Schaffhausen nach Basel Bad Bf. NE fordert, dass der Jura gleichbehandelt wird, und stellt fest, dass der Realisierungshorizont noch weit entfernt ist.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 7 Teilnehmende, nämlich 1 Partei (FDP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, CentrePatronal) sowie 2 Organisationen (ErdöIV, Lötschberg-Komitee) und 2 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene (FDP, economiesuisse, ErdöIV, Hupac, Pro Bahn, Lötschberg-Komitee) bemängeln, der Güterverkehr sei nicht ausreichend berücksichtigt, es fehlten Langfristperspektive, Ziele und Lösungsansätze und es gebe eine zu starke Ausrichtung auf den Personenverkehr. economiesuisse hält die Rentabilität für fraglich. Für CentrePatronal und Ass.rout.VD ist die Entwicklung der Ost-West-Achse wichtiger als die Nord-Süd-Achse.

MIT **NEIN** geantwortet haben 6 Teilnehmer, davon 3 Organisationen (DHS, VAP, Alpenini) und 3 weitere Stellungnahmen.

Während Einige (Alpenini, VAP, Komitee Pro Wisenberg, Rheinhäfen, DHS) Ziele und Stellenwert des Güterverkehrs für ungenügend beurteilen, fordern die Rheinhäfen für den Güterverkehr stabile Trassenpreise zumindest ab 2013. Demgegenüber ist der Verein ProSwissMetro der Ansicht, es sei jetzt Zeit für Hochgeschwindigkeitslinien.

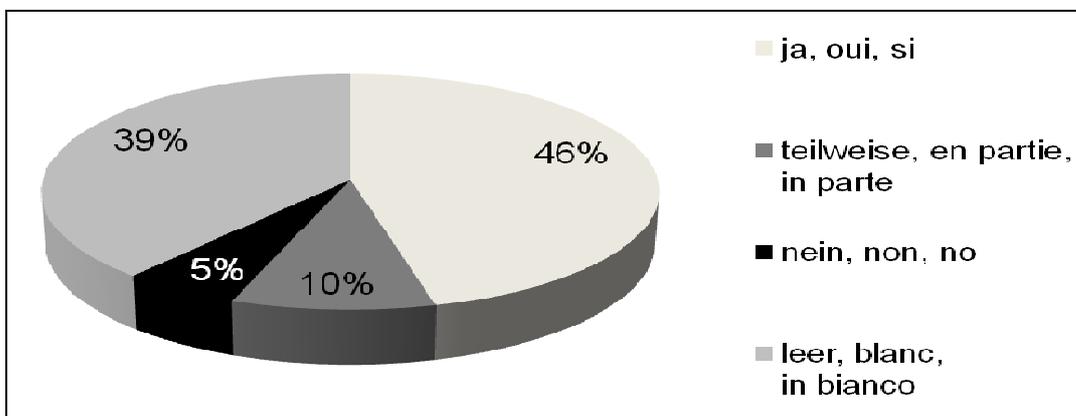


## Frage 7: Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

### a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

#### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (57 von 76), ist mit der Stossrichtung des STEP einverstanden. 19 Teilnehmende sind teilweise oder nicht einverstanden. Bemängelt werden insbesondere die zu lange Realisierungszeit und ein fehlendes Konzept für den Schienengüterverkehr.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 57 Teilnehmer, davon 21 Kantone (ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU) und die KöV, 3 Parteien (CVP, Grüne, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse) sowie 14 Organisationen und 13 weitere Stellungnahmen.

Die KöV fordert, die namentlich aufgeführten Projekte einer detaillierten Kosten/Nutzen-Analyse zu unterziehen und die Ergebnisse der regionalen Angebotsplattformen der SBB zu berücksichtigen. Der VöV schlägt als viertes Ziel die optimierte Verknüpfung des Fernverkehrs mit den Zubringerlinien vor. BS hat Vorbehalte bezüglich Einteilung in die Dringlichkeitsstufen und deren Bewertungsgrundlagen. Der Städteverband ist der Ansicht, die ganze Transportkette sei zu berücksichtigen analog Infrastrukturfonds. Verschiedene (Grüne, VCS, SKS, AllianzöVIni, WWF) bemängeln die lange Umsetzungsdauer bzw. fordern eine raschere Umsetzung und einen effizienten Mitteleinsatz. Der SGB und das Lötschberg-Komitee finden das Programm zu defensiv und die Ausbauschritte ungenügend. FRC und acsi fordern massivere Investitionen. Andere (GR, AG, SZ, Gotthard-Komitee) fordern Optimierungen durch Iterationen zwischen Fahrplan und Infrastruktur. FR, JU, Grüne, VCS haben Vorbehalte zum Ausbauschritt 2025. So fordern die Grünen und der VCS einen höheren Betrag für die erste Tranche. Während ZG eine Konzentration auf die Metropolitanräume fordert und den Ausbau in entlegenen



touristischen Regionen für zweitrangig hält, fordert TG im Gegensatz dazu auch die Erschliessung der Randregionen. AG hält fest, dass im Kanton AG Planungen nur mit Realisierung des Chestenbergs bestehen. Die BLS fordert, die Kapazitäten im Knoten Bern seien weiterzuentwickeln und die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern als dringliches Projekt in STEP aufzunehmen. Gemäss Transfair sollen die NEAT-Anschlüsse rasch realisiert werden und die ganze Bevölkerung soll von STEP profitieren können. Das Lötschberg-Komitee fordert die Weiterentwicklung der Nord-Süd-Achse.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 12 Teilnehmer, davon 1 Kanton (GE), 1 Partei (SPS), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, CentrePatronal) sowie 5 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmende (Alpenini, VAP, DHS, Aktion Freiheit und Verantwortung, ErdöIV) sind der Ansicht, der stark wachsende Güterverkehr sei ungenügend berücksichtigt. Die DHS fordert eine Gesamtsicht mit einem "Entwicklungskonzept Strasse 2030". Die SBB findet, die Perspektive der Kantone und der Eisenbahnverkehrsunternehmen sei zu wenig berücksichtigt, es handle sich nicht um eine "Gesamtschau" und eine Prioritätenordnung fehle. CentrePatronal und Ass.rout.VD halten fest, dass die Entwicklung der Ost-West-Achse wichtiger sei als die Nord-Süd-Achse und dass bei der Bahnplanung Transparenz fehle. economiesuisse findet, Nachfrageorientierung mache Sinn und strikte Priorisierung sei nötig, allerdings bestünden bzgl. NIBA Fragen, so dass keine abschliessende Beurteilung der Stossrichtung möglich sei. Die SPS unterstützt das System, nicht aber die lange Umsetzungsdauer und fordert genügend Mittel für den Lärmschutz und dass sich die SBB auf eine Vollversorgung mit erneuerbaren Energien ausrichten hat. Der HK BS/BL fehlen Trassen für den Güterverkehr ab den Basler Häfen und für internationale Personenverkehrsverbindungen. GE fehlt der Ausbau des Bahnhofs Genève-Cornavin.

MIT **NEIN** geantwortet haben 7 Teilnehmer, davon 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH) sowie 1 Organisationen und 5 weitere Stellungnahmen.

Die StädteallianzöVOZCH beurteilt STEP als Politik der kleinen Schritte nutzlos und zu einer "Hüst-und-Hott-Politik" führend, ohne Planungssicherheit und ohne verbindliche Zeitpläne zur Behebung der dringendsten Engpässe. Die Hupac vermisst ein Entwicklungskonzept zum Schienengüterverkehr und den konzeptionellen Einbezug des Auslands. Auch für die Rheinhäfen sind keine Perspektiven für den Güterverkehr erkennbar und es bestehe die Gefahr, dass Personenverkehrsprojekte zulasten des Güterverkehrs realisiert werden. Die Metropolitankonferenz Zürich kritisiert, dass die für den Metropolitanraum Zürich wesentlichen Ausbauten nicht im 1. Ausbauschritt enthalten seien. Das Komitee Pro Wisenberg bemängelt den ersten Ausbauschritt als zu einseitig auf die Ost-West-Achse ausgerichtet.

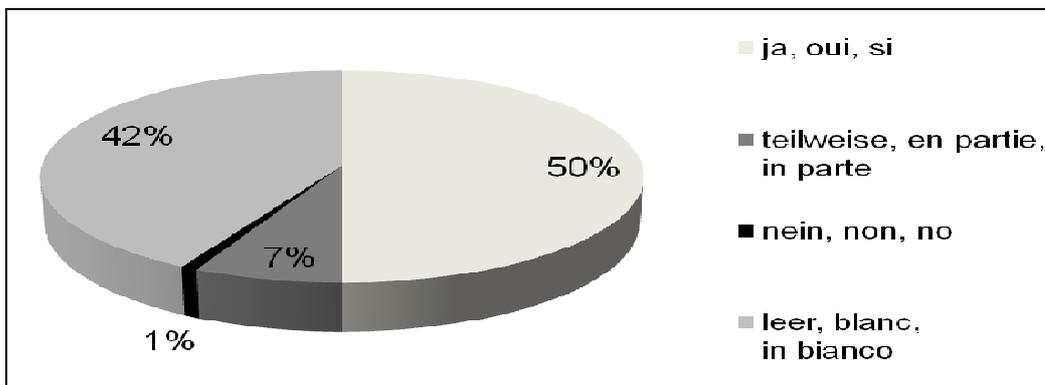
Ohne direkte Beantwortung der Frage geäussert haben sich verschiedene Teilnehmer: SH findet den Raum Schaffhausen als Grenztor zu Deutschland neben Basel vernachlässigt. Auch Alpenini fordert, die Finanzierung der flächendeckenden Erschliessung müsse auch in den Randregionen sichergestellt sein. Die FDP erachtet einzelne Ausbauschritte, priorisiert nach volkswirtschaftlichen Kriterien, für den richtigen Weg.



## b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?

### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (62 von 72), ist damit einverstanden, dass im Fernverkehr der Halbstundentakt ausgedehnt wird. Von zahlreichen Kantonen und regionalen Vertretern wird eine Ausdehnung dieser Massnahme gefordert. Verschiedene Stellungnahmen weisen darauf hin, dass damit die Güterverkehrskapazitäten nicht eingeschränkt werden dürfen.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 62 Teilnehmer, davon 21 Kantone (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR, AG, TH, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 4 Parteien (CVP, SP, Grüne, GLP), 4 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB, StädteallianzöVOZCH), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse) sowie 14 Organisationen und 15 weitere Stellungnahmen.

Der Städteverband will gesamthaft über Fern-, Regional- und Agglomerationsverkehr die zweckmässigste Lösung ermitteln (kein Ausspielen). Gemäss Lötschberg-Komitee sind die Prioritäten aus gesamtverkehrlicher Sicht (insb. Nah- und Güterverkehr) zu setzen. Einige (BE, SZ, Alpenini, Aktion Freiheit und Verantwortung und BLS) halten fest, dass dies nicht zulasten des Regional- bzw. Güterverkehrs gehen darf. Andere (ZG, AG, Infra, Baumeisterverband) unterstützen den Halbstundentakt bei entsprechenden Passagierzahlen bzw. Nachfrage, das Komitee Pro Wisenberg vorwiegend auf den Hauptachsen. Gemäss VöV soll dies im Grundsatz mit möglichen Ausnahmen ab ca. 2022-2025 gelten. Gemäss RhB bedingt dies optimale Verknüpfungen mit den Zubringerlinien. FR und JU weisen darauf hin, dass dies bereits 1987 durchs Volk bestätigt wurde. Der Gemeindeverband vertritt die Ansicht, attraktive Verkehrsnetze seien nötig und Langdistanzpendler zu akzeptieren. Die StädteallianzöVOZCH ist einverstanden, aber landesweit erst langfristig nach Beseitigung der grössten Engpässe, demgegenüber sieht es Oustrail als kurzfristiges Ziel. Der fer ist damit einverstanden, solange sich dieser Verkehr selbst finanziert.

Verschiedene Teilnehmende äussern regionale Anliegen: So fordert SO den Halbstundentakt auch für die Fernverkehrshalte Oensingen und Grenchen Süd; BL auch für die Strecken Basel-Delémont-Biel;



SG für St.Gallen-Sargans, St.Gallen-Rapperswil-Arth-Goldau, St.Gallen-Konstanz (mit entsprechenden Folgen für Finanzierung und Konzession); die KöVNWCH für die Strecke Basel-Delémont-Biel; die SOB auch für die Zubringer der Ostschweiz zur NEAT. GR fehlt für die Strecke Zürich-Chur der raumplanerische Korridorplan. Die Region Sarganserland-Werdenberg will erste Priorität für den IC-Halbstundentakt Zürich-Sargans-Landquart-Chur, zudem sollen die drei Agglomerationen im Rheintal mindestens stündlich mit einem Fernverkehrszug (ohne Abgeltung) bedient werden. TG fordert den Viertelstundentakt Zürich-Weinfelden und den IC aus Romanshorn ab Zürich HB weiterhin als non-stop-IC nach Bern.

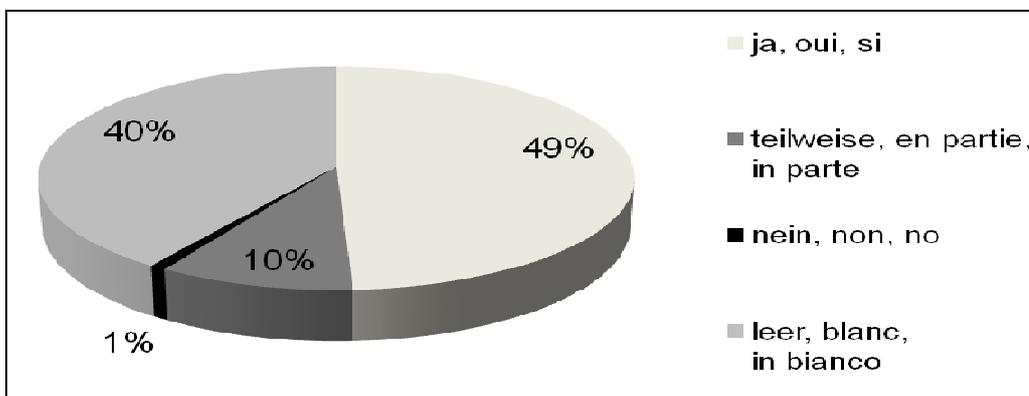
**TEILWEISE** einverstanden sind 9 Teilnehmer, davon 1 Parteien (FDP), 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) sowie 4 Organisationen (Hupac, SBB, VAP, DHS) und 3 weitere Stellungnahmen. Verschiedene Teilnehmer äussern Vorbehalte hinsichtlich des Güterverkehrs. Für die FDP bleibt der Vorteil für den Güterverkehr unklar, für die Hupac und VAP wäre eine Verdrängung des Güterverkehrs auf minderwertige Trassen nicht akzeptabel, die Rheinhäfen fordern Verdichtungen im Güterverkehr, die DHS ein nationales Taktsystem für den Güterverkehr. Die SBB ist mit dem Halbstundentakt nur bei sichergestellter Wirtschaftlichkeit einverstanden. Der Bezirksrat March und Marchgemeinden hält fest, dass ein Abbau im S-Bahnverkehr zugunsten des Fernverkehrs Zürich-Chur keinesfalls akzeptiert würde. VAP und DHS halten den Halbstundentakt ins Bündnerland im Vergleich zur Bedeutung des gestrichenen Chestenbergs für nicht akzeptabel.

MIT **NEIN** geantwortet hat 1 Organisation, die ErdöIV, welche ein nationales Taktsystem für den Güterverkehr als dringender und wichtiger erachtet.

**c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?**

**Grundtenor**

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (61 von 74), ist damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr). Verschiedene Teilnehmer haben Vorbehalte hinsichtlich Güterverkehr, anderen Angeboten oder der Wirtschaftlichkeit.





## Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 61 Teilnehmer, davon 19 Kantone (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 4 Parteien (CVP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, StädteallianzÖVOZCH), 2 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB) sowie 15 Organisationen und 17 weitere Stellungnahmen.

Folgende Bemerkungen und Vorbehalte wurden dazu geäußert: Der Städteverband erachtet dies wichtig für einen befriedigenden Modalsplit. Die StädteallianzÖVOZCH bejaht diesen Grundsatz bei entsprechendem volkswirtschaftlichem Nutzen, einige (Baumeisterverband, VCS, Infra, Litra) nachfragebedingt nur während den Stosszeiten, andere (BLS, ErdöIV, Alpenini) nur wenn dies nicht zulasten des Güterverkehrs geht. Der VöV hält Verdichtungen auch für die Gütertrassen auf den Hauptrelationen für nötig, das Lötschberg-Komitee die Berücksichtigung sich konkurrenzierender Zugskategorien. Der Gemeindeverband fordert die langfristige Sicherung einer angemessenen Grundversorgung auch im ländlichen Raum. TG fordert weiterhin den aktiven Einbezug der Kantone bei Planung und Weiterentwicklung. Gemäss AG und IGöV wäre dies bereits mit ZEB bzw. bei Kapazitätsengpässen so rasch als möglich und nicht erst langfristig zu realisieren. BE vertritt die Ansicht, beim Fernverkehr wären vorab die Kapazitäten der Züge zu erhöhen. Für UR, GL und MGB hat ein durchgehender und flächendeckender Halbstundentakt Vorrang. FR fordert zuerst die Erreichung der ursprünglichen Ziele von BAHN 2000. Gemäss GR darf dies nicht zum Nachteil von anderweitigen Halbstundentakten gehen. Pro Bahn hält im S-Bahn-Bereich sogar eine Verdichtung auf den 7,5-Minuten-Takt für denkbar.

Verschiedene Teilnehmer haben regionale Anliegen: Konkret gefordert wird der Viertelstundentakt von BL für die S-Bahn bis Laufen und für den Fernverkehr Basel-Zürich, von der KöVNWCH im Fernverkehr Basel/Bern/Zürich, von GE für den RER genevois, den RE und die IC Genf-Lausanne, vom VöV für den IC Bern-Zürich, von der SOB für Wittenbach-Herisau, Rapperswil-Pfäffikon SZ und Samstagen-Biberbrugg, vom Regionalrat Nyon für Nyon-Saint-Cergue (NStCM), von der Stadt La-Chaux-de-Fonds für Neuenburg - La-Chaux-de-Fonds - Le Locle - Morteau und von der VCS-Sektion BS/BL und der IGöVNWCH auf den stark nachgefragten Strecken der S-Bahn Basel spätestens mit STEP 1. Das Komitee Zimmerberg light hält fest, dass ein Viertelstundentakt Zürich-Zug-Luzern eine durchgehende Doppelspur bedingt.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 12 Teilnehmer, davon 1 Kanton (BS), 1 Partei (FDP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (Travail.Suisse, CentrePatronal) sowie 3 Organisationen (Hupac, SBB, DHS) und 4 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer haben hinsichtlich Viertelstundentakt Vorbehalte bezüglich der Behandlung des Güterverkehrs. Verschiedene (FDP, Hupac, SBB, Aktion für Freiheit und Verantwortung) bejahen dieses Prinzip nur, wenn die Anforderungen des Güterverkehrs nicht beeinträchtigt werden und das Kosten-Nutzen-Verhältnis abgewogen wird. Gemäss den Rheinhäfen braucht auch der Güterverkehr Verdichtungen. Für den DHS ist ein Viertelstundentakt nur akzeptabel, wenn dem Güterverkehr zwei Trassen pro Stunde zugesichert werden können.



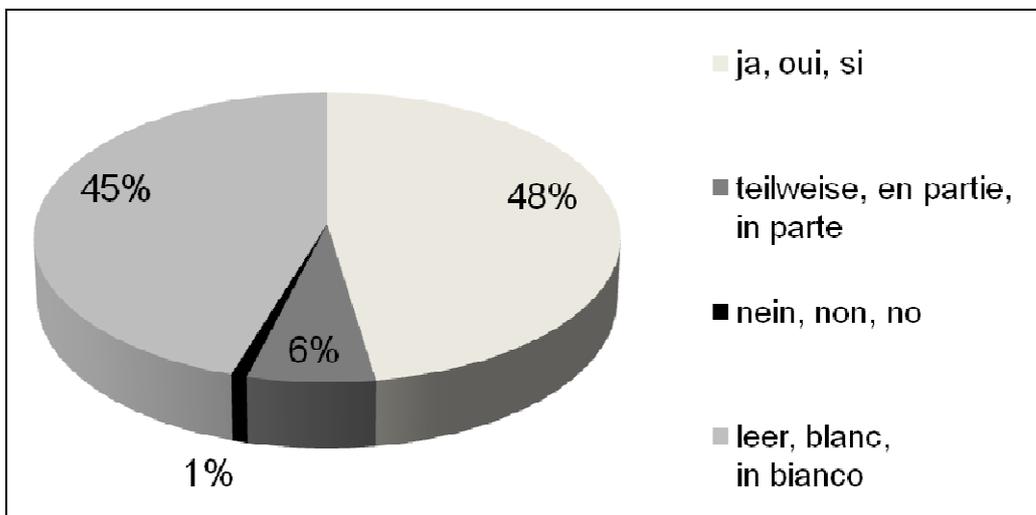
Andere Teilnehmer haben Vorbehalte hinsichtlich anderen Angeboten oder der Wirtschaftlichkeit: So hat für FDP und DHS der flächendeckende Halbstundentakt Vorrang. Auch gemäss SAB muss der Halbstundentakt im Fern- und Regionalverkehr Vorrang haben vor dem Viertelstundentakt im S-Bahnverkehr. Die SBB fordert eine gesicherte Finanzierung für Ausbauten und Angebot. Travail.suisse bejaht dies in den Spitzenstunden und bei garantierter Pünktlichkeit. Die Umweltfreisinnigen SG vertreten die Meinung, ein Viertelstundentakt werden die Nachfrage weiter ankurbeln, was nicht anzustreben sei. Der fer fordert die Eigenfinanzierung. BS strebt den Viertelstundentakt im Kernbereich der Regio-S-Bahn an und vertritt die Ansicht, dass im Fernverkehr kein Viertelstundentakt angezeigt ist, der zu vermehrtem Fernpendeln verleiten würde (Ausnahme: überlagerte Führung internationaler Züge).

MIT **NEIN** geantwortet hat nur der VAP, welcher ausführt, ein Viertelstundentakt wäre nur akzeptabel, wenn dem Güterverkehr gleichzeitig zwei Trassen pro Stunde zugesichert würden.

#### d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?

##### Grundtenor

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (59 von 68), ist zwar damit einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden. Für viele ist dies jedoch nicht prioritär. Die 9 Teilnehmenden, die sich nur teilweise zustimmend oder ablehnend äussern, sehen insbesondere den Güterverkehr benachteiligt.



##### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 59 Teilnehmer, nämlich 18 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU) und die KöV, 4 Parteien (CVP, SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB, Städteallianz-öVOZCH), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse) sowie 16 Organisationen und 14 weitere Stellungnahmen.



Die CVP befürwortet dies insbesondere dort, wo die Transportzeit signifikant höher ist als beim MIV. Der VöV findet, die Chance sei grundsätzlich zu nutzen, die Interessen aber gut abzuwägen. Die SPS plädiert für das Motto "so schnell wie nötig und nicht so schnell wie möglich". Verschiedene (Grüne, WWF, AllianzöVlni, SKS) halten fest, dass Fahrzeitverkürzungen kein Ziel für sich sein dürfen. Einige (SZ, Travail.suisse, SVI, Transfair, GL) erachten dies nicht prioritär bzw. zweitrangig, andere (Lötschberg-Komitee, MGB, Infra) nur wenn für das Knotensystem nötig. Für den SGB ist der Takt wichtig, nicht das Tempo. Gemäss Städteverband ist dies abzuleiten aus dem Knotenprinzip (so schnell wie nötig) und zur Kapazitätssteigerung (auch VCS). BS befürwortet dies auf den Hauptverbindungen zwischen den Metropolitanräumen, das Komitee Pro Wisenberg auf internationalen Strecken. Die SBB befürwortet, dass diese Frage immer geprüft werden soll, die SOB sieht Vorteile zur Stabilisierung der Fahrpläne, die Aktion Freiheit und Verantwortung wünscht Verbesserungen für Personen- und Güterverkehr.

Diverse Teilnehmende haben Vorbehalte hinsichtlich anderer Bereiche: Für verschiedene (Alpenini, BLS, ErdöIV) darf dies nicht zulasten der Güterverkehrskapazität gehen. Gemäss UR und SAB soll dies nicht zulasten von Haltepunkten gehen, gemäss BL und KöVNWCH nicht zulasten heutiger Vollknoten, gemäss NE nicht zulasten des Knotensystems. FR beanstandet, dass dies nicht genügen wird, um die Systemzeit von 60 Min. zwischen den Knoten zu erreichen. AG fordert etappierbare Ausbauten (insbesondere Chestenberg). Gemäss RhB gilt es getrennte Netze zu vermeiden. citrap-vaud fordert neue für den Hochgeschwindigkeitsverkehr reservierte Strecken.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 8 Teilnehmer, davon 1 Partei (FDP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, CentrePatronal) sowie 3 Organisationen (Hupac, DHS, Lötschberg-Komitee) und 2 weitere Stellungnahmen.

Für die FDP stellt sich wiederum die Frage nach dem Güterverkehr, für die Hupac ist dies beim Güter- und nicht im Personenverkehr anzustreben. Für DHS und Rheinhäfen sind Fahrzeitverkürzungen nur akzeptabel, wenn dies auch zu einer Verbesserung für Güterverkehrstrassen führt. economiesuisse kann die Überlegungen nachvollziehen, fordert aber die Zielkonflikte hinsichtlich Güter- und Personenverkehr zu klären.

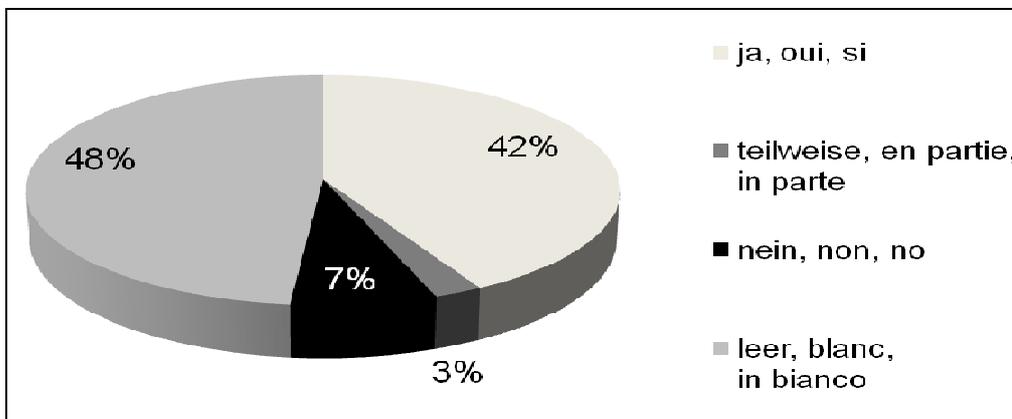
MIT **NEIN** geantwortet hat der VAP, für den dies nur akzeptabel wäre, wenn daraus keine Verschlechterung der Trassenqualität für den Güterverkehr resultiert.



**e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?**

**Grundtenor**

Die grosse Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (52 von 64), beantwortet die Frage betreffend den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs mit JA. Für eine beachtliche Anzahl der zustimmenden und ablehnenden Vernehmlassungsteilnehmenden genügen die für den Schienengüterverkehr vorgeschlagenen Massnahmen jedoch nicht.



**Im Einzelnen**

Mit **JA** geantwortet haben 52 Teilnehmer, davon die KÖV und 16 Kantone (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 Parteien (CVP, SP, Grüne, GLP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse) sowie 14 Organisation und 12 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer erachten die Massnahmen mit Blick auf die Verlagerung bzw. den Güterverkehr für ungenügend. So finden KÖVNWCH und BL die Kapazitäten im Transitgüterverkehr für nicht ausreichend, für TI wird das Problem des alpenquerenden Schwerverkehrs nicht gelöst, gemäss UR nimmt die Vorlage das berechtigte Anliegen nur minimal auf, die SPS fordert zur Umsetzung der Verkehrsverlagerung rasch die Alpentransitbörse und den 4m-Korridor, die Aktion Freiheit und Verantwortung Massnahmen insbesondere für die NEAT-Korridore, für den SGB hat die Verlagerung höchste Priorität, die Alpenini befürchtet eine zweitrangige Behandlung des Güterverkehrs. Andere (Grüne, Komitee Pro Wisenberg, GLP) fordern generell Massnahmen zur Verlagerung. Für die Grünen und SAB ist auch die Verlagerung im Binnenverkehr Ziel. SBN, VCS, AllianzöVini und SKS teilen diese Auffassung, wollen zudem eine Verlagerung auch beim Import- und Exportverkehr und fordern Massnahmen im nächsten Verlagerungsbericht.

Die Litra will ein Entwicklungsprogramm Güterverkehr, die HK BS/BL fordert den Einbezug der Rheinhäfen (Terminal Basel-Nord). Die Rheinhäfen sind der Ansicht, der Einzelwagenladungsverkehr sei



europäisch in der Existenz massiv bedroht und fordern mittelfristig 1500 m lange Güterzüge und rasch einen integrierten Netznutzungsplan Personenverkehr/Güterverkehr. Auch der VöV sieht den Einzelwagenladungsverkehr bedroht und erinnert an die Unterschiede Strasse-Schiene bzgl. Arbeitszeitbestimmungen und an „anachronistische Hindernisse“ für Züge beim Grenzübertritt. Auch die RhB fordert bessere Rahmenbedingungen z.B. bzgl. Arbeits- und Ruhezeiten. Auch gemäss SEV darf im Betrieb der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr nicht benachteiligt werden. Gemäss NE sind auch Schmalspurbahnen zu beachten. Das Lötschberg-Komitee beantragt, die Trassen für wirtschaftlich tragfähige Angebote vorzubehalten. Während Transfair fordert, dass wenig rentable Dienstleistungen des Gütertransports abzugelten sind, ist die fer gegen Subventionen für den Güterverkehr. Der Baumeisterverband und Infra sind einverstanden, soweit es sich nicht um Marktverzerrungen zwischen Schiene und Strasse handelt.

Andere (SZ, FR, VS, GE, ZG, Oustrail, Städteverband) halten fest, dass daraus keine Nachteile zu lasten des Personenverkehrs, insbesondere des RPV, aber auch des Fernverkehrs resultieren dürfen.

**TEILWEISE** einverstanden sind 3 Teilnehmer, davon 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 1 Organisationen (Hupac) und 1 weitere Stellungnahme.

Gemäss economiesuisse hat das Schienennetz nur eine beschränkte Wirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit, hingegen sind die Rahmenbedingungen und administrativen Hürden entscheidend. Die Hupac erachtet die Massnahmen für unzureichend und fordert Massnahmen für die NEAT-Korridore und Verbesserungen der Leistungsparameter der Gütertrassen. Auch das Gotthard-Komitee findet, im alpenquerenden Güterverkehr sei die Nachfrage zu zurückhaltend prognostiziert und die Ausbaumassnahmen nicht ausreichend.

MIT **NEIN** geantwortet haben 9 Teilnehmer, davon 1 Kanton (BS), 1 Partei (FDP), 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) sowie 5 Organisationen (ErdölIV, Pro Bahn, SBB, VAP, DHS) und 1 weitere Stellungnahmen.

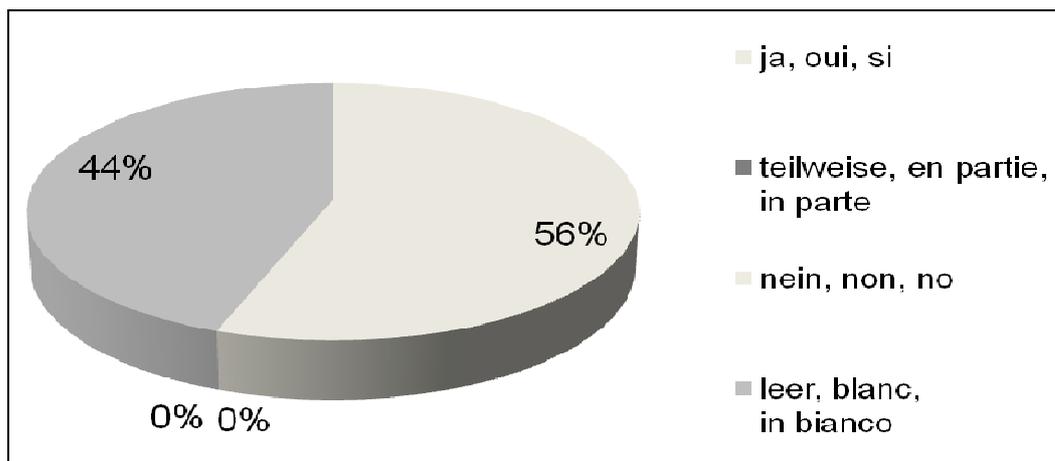
BS ist der Ansicht, die geplanten Ausbaumassnahmen reichen nicht aus, zumal die Verkehrsentwicklung zu zurückhaltend prognostiziert worden ist. Auch die FDP vertritt die Ansicht, die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs und die Weiterentwicklung des Güterverkehrs seien ungenügend berücksichtigt worden. Pro Bahn fehlt der 4m-Korridor. Der VAP fordert Verbesserungsziele für den Güterverkehr und revidierte Rahmenbedingungen. Die DHS beurteilt die Massnahmen für unzureichend und diffus und fordert Massnahmen zur Verbesserung der Verbindungen zwischen den Wirtschaftsstandorten, Häfen und Umschlagsplattformen. Für die SBB ist eine leistungsfähige Ost-West-Achse bedeutend, der Bau des Chestenbergtunnels essentiell. Das CentrePatronal und die ass.rout.VD sind der Ansicht, dass die Trassenpreise den Güterverkehr benachteiligen und der Bund zuviel für die NEAT bezahlt hat, mit negativem Effekt für den arc lémanique.



## f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?

### Grundtenor

Diese Frage betreffend Massnahmen bei den Privatbahnen haben alle Teilnehmenden, die sich dazu geäussert haben, ausnahmslos unterstützt (69). Die Betroffenen sprechen sich dafür aus, dass die Liste der Privatbahnen vervollständigt wird und alle gleich behandelt werden.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 69 Teilnehmer, davon die KÖV und 17 Kantone (BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), 6 Parteien (CVP, FDP, SPS, CSP, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, SGB, Travail.suisse) sowie 20 Organisationen und 18 weitere Stellungnahmen.

Die Massnahme wird breit begrüsst bzw. für zwingend erachtet. Der VöV weist darauf hin, dass 800 km Normalspurnetz und 1600 km Meterspurnetz den Privatbahnen gehören und auch dort erhebliche Engpässe bestehen. Die SPS plädiert dafür, auch bei den Privatbahnen Kapazitätsüberlastungen zu verhindern. Die CSP fordert eine bessere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Regionen ausserhalb der Metropolen und eine verbesserte Finanzierung der Privatbahnen. Gemäss SAB sind die Liste zu vervollständigen und ein höherer Betrag für die Privatbahnen einzusetzen. Der Tourismusverband und Seilbahnen Schweiz betonen, dass die Privatbahnen oft massgebend sind für die touristische Erschliessung in strukturschwachen Gebieten. UR befürwortet die Massnahmen insbesondere bei nachfragebedingten Kapazitätsengpässen, fordert jedoch die Beachtung der Folgekosten, die von den Kantonen mitzutragen sind. Gemäss BS ist die Finanzierungsfrage bzgl. Betrieb und Substanzerhalt zwischen Bund und Kanton zu klären. FR und Oustrail fordern die Gleichbehandlung aller Privatbahnen, VS will ein klares Verfahren. Gemäss SOB kommt den Massnahmen, die mehrheitlich den Privatbahnen dienen, aber von der SBB zu treffen sind, nicht immer die nötige Priorität zu. Auch der Verein Hauptstadtregion vertritt die Ansicht, den Investitionen ins Privatbahnnetz werde nicht genügend Rechnung getragen. Der DHS fordert den Einbezug der Bedürfnisse des dortigen Schienengüterverkehrs.

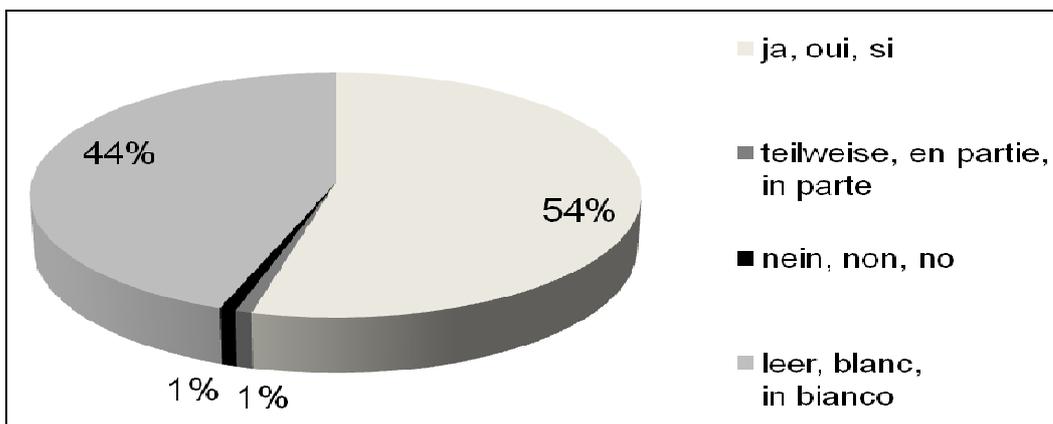


Verschiedene Teilnehmer äussern regionale Anliegen. So betont OW die Bedeutung der integralen Doppelspur Luzern-Hergiswil, BL fordert die Berücksichtigung von BLT und WB, AG der WSB und der BDWM, TI die Region San Gottardo, VD fehlen gewisse regionale Projekte, der Stadt La-Chaux-de-Fonds die CJ. KöVNWCH und Komitee Pro Wisenberg zeigen sich irritiert durch die Priorisierung von Vevey-Blonay im Vergleich zu Basel-Rheinfelden oder Wisenbergtunnel.

**g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?**

**Grundtenor**

Mit zwei Ausnahmen sprechen sich die Vernehmlassungsteilnehmenden für den Ausbau in mehreren Ausbausritten aus (67 von 69). Verschiedene Stellungnahmen verlangen grössere Ausbausritte und bemängeln die Prioritätensetzung und das Fehlen einer Darstellung folgender Etappen.



**Im Einzelnen**

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 67 Teilnehmer, davon die KöV und 18 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 5 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, SGB, Travail.Suisse, CentrePatronal) sowie 21 Organisationen und 16 weitere Stellungnahmen.

Das schrittweise Vorgehen wird von vielen ausdrücklich unterstützt (u.a. economiesuisse, SAB, CentrePatronal, ErdöIV). Der VöV erachtet dies als einen der überzeugendsten Bestandteile von FA-BI. Andere (VCS, SKS und AllianzöVIni) begrünnen die Möglichkeit der Neuevaluation von Projekten. Verschiedene (Grüne, VCS, WWF, SKS, AllianzöVIni, asci, Komitee Zimmerberg light, FRC) fordern rasch eine gestaffelte Darstellung der folgenden Ausbautetappen.

Verschiedene Teilnehmer haben gewisse Vorbehalte: LU befürchtet, dass die Finanzplanung zu verzögerten Realisierungen führen wird. GE fordert grössere Pakete. Gemäss Alpenini dürfen dringende Investitionen nicht auf die lange Bank geschoben werden. Auch Pro Bahn findet den Realisierungszeitpunkt zu weit ausgedehnt. BL und KöV Nordwestschweiz erachten die Prioritäten für nicht richtig



gesetzt. Das Komitee Pro Wisenberg fordert, dass damit Grossprojekte nicht verunmöglicht werden dürfen. Die Rheinhäfen fordern die Aufstockung des 1. Ausbauschnittes.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet hat der Städteverband, welcher die vorgesehene Etappierung für fragwürdig hält und die Planungssicherheit geschmälert sieht.

MIT **NEIN** geantwortet hat die StädteallianzöVOZCH, welche STEP als mutlose Politik der kleinen Schritte ohne Planungssicherheit und verbindliche Zeitpläne ablehnt.

### Allgemeine Bemerkungen zu STEP

Verschiedene Teilnehmer haben folgende allgemeine Bemerkungen zu STEP eingebracht:

#### Anträge auf Umteilung von Projekten in die 1. Dringlichkeitsstufe:

- LU, OW, NW, weitere Zentralschweizer Organisationen: Tiefbahnhof Luzern anstelle der Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle-Luzern. NW verweist darauf, die Kantone LU, OW und NW seien bereit massgeblich mitzufinanzieren.
- UR, KöVZCH: Axentunnel mit Umfahrung Flüelen.
- SO, BL, Lötschberg-Komitee, BS: Wisenberg, neuer Juradurchstich.
- KöVZCH: Zimmerberg II.

#### Anträge zu spezifischen Projekten/Angeboten:

- ZG: Bestvariante Zimmerberg festlegen (Finanzbedarf, Realisierungszeitpunkt) und mit Kantonen zur Umsetzung vorbereiten.
- Lötschberg-Komitee: Vollausbau Lötschberg in 2. Etappe aufnehmen.
- BL: Zusätzlicher Bundesbetrag von 100 Mio. für Bahnanschluss EuroAirport aufnehmen.
- SH: Vermisst Aussagen zu Projekten (S-Bahn SH, Hochrheinstrecke, etc.).
- AI: Das 4-Zug-Konzept Zürich – St. Gallen schwächt Anbindung von Gossau und damit des Kantons AI; deshalb nicht akzeptabel und zu überprüfen.
- KöVNWCH erachtet die Prioritäten für nicht richtig gesetzt und verweist auf die 4-Spur Liestal-Zürich, das Herzstück der Regio S-Bahn Basel, den RBS-Tiefbahnhof Bern und den Anschluss des EuroAirports.
- TG: Mittelfristig RE-Verbindung St. Gallen - Romanshorn - Konstanz bis Singen - Schaffhausen- Basel, längerfristig BODEX-Zug Konstanz - Rorschach - Chur.
- JU: Jurasüdfusslinie wird vernachlässigt, Knoten Delémont ist zentral und Verbindung Biel-Belfort fehlt.
- SBB: Mit der Verschiebung des Fokus zum Regionalverkehr gilt es, die zusätzlichen Abgeltungen für RPV-Leistungen auch bundesseitig zu erhöhen, zudem wird die Realisierung des 4m-Korridors vorausgesetzt (über Verlagerungskredit).

#### Weitere Bemerkungen

- KöV: Die Behebung der Engpässe in den Hauptverkehrszeiten ist ein nachvollziehbarer Ansatz. Die Angebotsvorstellungen der Kantone sind ernsthaft einzubeziehen (kt. Planungen mit Bus- und Nahverkehr). Die übergeordneten mobilitätspolitischen Ziele sind zu beachten.



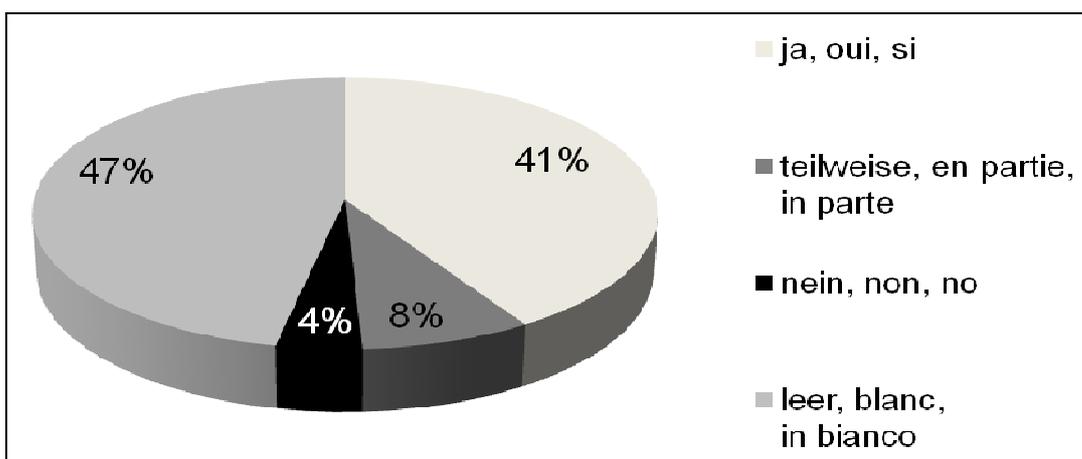
- BS: Für Zuteilung zu den Dringlichkeitsstufen sind nicht allein Kriterien/Ergebnisse der regionalen Module, sondern übergeordnete Ziele und Verpflichtungen sowie der Aspekt Kapazitätserhöhung zu berücksichtigen.
- NE: Einbezug der Kantone in die Planung von STEP.
- SPS: Alle Projekte von STEP sind bereits jetzt zu definieren, inkl. Finanzierung. Die Projektliste ist ausgehend von Art. 10 ZEBG weiterzuentwickeln und nach nachvollziehbaren Kriterien zu priorisieren, diese muss in den Regionen gut abgestützt sein.
- Städteverband: Unter Einbezug der kantonalen und kommunalen Ebene ist eine verbindliche Langfristplanung zu erarbeiten.
- SAB, SGV, VAP: Vermisst verkehrsträgerübergreifende Gesamtsicht, d.h. analoges Entwicklungsprogramm Strasse 2030.
- VöV, Pro Bahn, BLS, Naturfreunde Schweiz, Komitee Pro Wisenberg, HK BS/BL: Stärkere Berücksichtigung Güterverkehr.
- VöV: Integrierter Netznutzungsplan Personen-/Güterverkehr.

## Frage 8: Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

### a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

#### Grundtenor

Der Grossteil der eingegangenen Stellungnahmen (51 von 66) zu dieser Frage ist mit den Zielsetzungen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden. Nicht oder nur teilweise einverstanden sind 15 Vernehmlassungsteilnehmende. Die Einwände betreffen den zu geringen Umfang und die ungenügende Berücksichtigung des Güterverkehrs im Ausbauschritt 2025.



#### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 51 Teilnehmer, davon die KöV und 15 Kantone (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, GE, JU), 5 Parteien (CVP, FDP, SPS, Grüne, GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (econo-



miesuisse, Baumeisterverband, SGB, CentrePatronal) sowie 14 Organisationen und 11 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer (BE, LU, ZG, AG, GE, SPS, Grüne, SGB, Litra, SBB, SKS, VCS, Alpenini, FRC, acsi, AllianzöVlni, WWF) beurteilen den Ausbauschnitt 2025 für nicht ausreichend, um die Zielsetzung zu erreichen, und fordern eine raschere und umfangreichere Etappe. Für SZ, TI und economiesuisse ist die Engpassbeseitigung prioritär. BL und KöVNWCH legen den Fokus auf Engpässe in Agglomerationen und weniger im Alpengebiet. economiesuisse betont, dass sich der Ausbau an vorhandenen Mitteln orientieren muss und den Anliegen des Güterverkehrs mehr Rechnung getragen werden sollte. Die SBB fordert eine Differenzierung der Ziele für SBB und BLS einerseits und den Privatbahnen andererseits. Der SGB fordert den Viertelstundentakt Zürich-Bern. Das Gotthard-Komitee fordert rasch eine 2. Tranche mit den zurückgestellten Grossprojekten.

Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 10 Teilnehmer, davon 3 Kantone (FR, VS, NE), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband) sowie 3 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen.

Der VöV beurteilt die Ziele für richtig aber unvollständig. Gemäss FR und Städteverband wird die Vollständigkeit des Knotenprinzips zu wenig beachtet. Verschiedene (ErdöIV, VAP, Rheinhäfen und Hupac) erachten den (Binnen)Güterverkehr für ungenügend berücksichtigt und plädieren für Priorität gegenüber dem Tourismus. VS und NE fehlen zwingende Projekte im Ausbauschnitt 2025. Die Umweltfreisinnigen SG sind mit den Zielen nur bedingt einverstanden.

MIT **NEIN** geantwortet haben 5 Teilnehmer, davon 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH), sowie 2 Organisationen und 2 weitere Stellungnahmen.

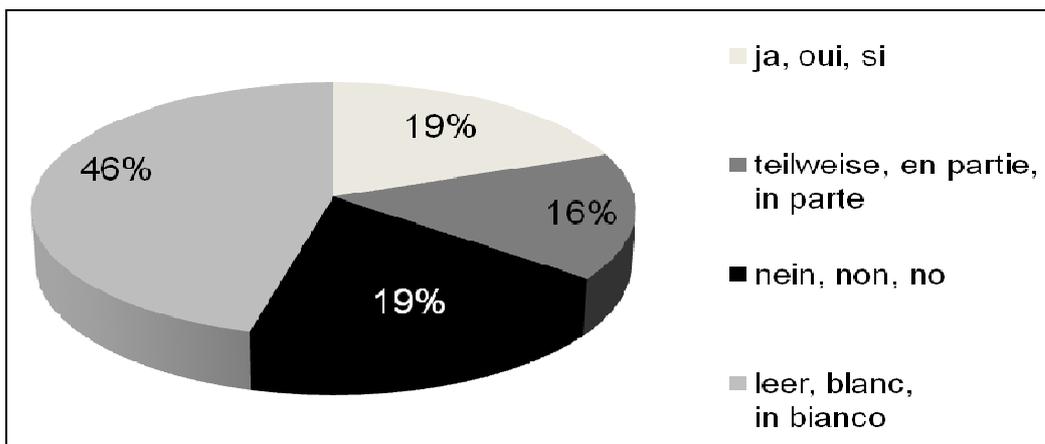
Begründet wird dies insbesondere mit falscher Prioritätensetzung (StädteallianzöVOZCH betreffend Tourismusgebiete, Aktion Freiheit und Verantwortung betr. Personenverkehr anstelle des Güterverkehrs, VAP betr. Produktionsbedingungen für Binnengüterverkehr, Komitee Pro Wisenberg betr. Ost-West-Achse). Das Lötschberg-Komitee hält die Ziele und Mittel für zu bescheiden.



## b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbaus Schrittes 2025 einverstanden?

### Grundtenor

Die eingegangenen Antworten (67) zu den vorgeschlagenen Projekten verteilen sich gleichmässig auf JA (24), TEILWEISE (20) und NEIN (23). Nur wenige Antworten stimmen dem vorgeschlagenen Ausbaus Schritt 2025 vorbehaltlos zu. Die grosse Mehrheit verlangt einen umfangreicheren Ausbaus Schritt 2025 und / oder eine raschere Realisierung desselben.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 24 Teilnehmer, davon 3 Kantone (NW, GL, VD), 4 Parteien (CVP, SPS, Grüne, GLP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, CentrePatronal) sowie 8 Organisationen und 7 weitere Stellungnahmen. Verschiedenen Teilnehmer (SP, Grüne, Alpenini, SKS, VCS, WWF) weisen darauf hin, dass der Ausbaus Schritt nicht ausreichend und zu spät sei. VD und BLS verlangen Ergänzungen (vgl. dazu 8c).

**TEILWEISE** einverstanden sind 20 Teilnehmer, davon 10 Kantone (LU, UR, SZ, SO, BS, BL, GR, TI, NE, GE), 1 Partei (FDP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 1 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 3 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

economiesuisse fordert, dass die Güterverkehrsanlagen stärker zu gewichten seien. Für die FDP ist die Auswahl nicht genau nachvollziehbar und das Kosten-Nutzen Verhältnis unklar. Für BL und KöVNWCH fehlt der Gesamtnutzen. Gemäss SOB ist die Priorisierung anzupassen. Für den VöV ist die Auswahl nicht nachvollziehbar und für den Viertelstundentakt Bern-Zürich und den Güterverkehr sei der Chestenberg Tunnel nötig. UR und SZ erachten die Zentralschweiz als vernachlässigt. SO fordert, das ZEB-Kernangebot sei vollständig umzusetzen, insbesondere die Beschleunigung Zürich-Solothurn-Biel. GR hat Bedenken hinsichtlich der Umsetzung des Halbstundentaktes Zürich - Chur. Verschiedenen Teilnehmern fehlen Projekte (BS bzgl. der unter 8c genannten Projekte, AG bzgl. Chestenberg, Lötschberg-Komitee bzgl. Ergänzungsvarianten) oder sie beantragen eine Aktualisierung derselben (SG bzgl. Korridore Zürich-Chur und St.Gallen-Rapperswil).



MIT **NEIN** geantwortet haben 23 Teilnehmer, davon 6 Kantone (BE, ZG, FR, AG, VS, JU), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (StädteallianzöVOZCH) sowie 6 Organisationen und 10 weitere Stellungnahmen. Die Hupac ist ablehnend, weil der Güterverkehr zu wenig profitiert (weniger als 15% der Projekte). Die StädteallianzöVOZCH findet die Kriterien nicht überzeugend und fordert eine Auswahl nach dem Beitrag der Projekte ans Wachstum der Schweiz. Pro Bahn ist gegen die regionalpolitische Ausrichtung. Die SBB sieht eine andere Prioritätenordnung in der Abfolge des Ausbaus. Verschiedenen Teilnehmern fehlen gewisse Projekte (vgl. auch 8c).

### **c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?**

#### **Grundtenor**

Die Vernehmlassungsteilnehmenden nennen eine Vielzahl von Projekten, die sie als dringender erachten. Dabei dominieren regionale oder branchenspezifische Überlegungen.

#### **Im Einzelnen**

Folgende Projekte werden genannt und verteilen sich über die ganze Schweiz:

- ZEB-Kernangebot ist vollständig umzusetzen (SO)
- Chestenberg (SO: oder Alternative, BS, BL, AG, VöV, VAP, economiesuisse, DHS, ErdöIV, Pro Bahn, SBB, KöVNWCH, Alpenini, SGB)
- Brüttener-Tunnel (economiesuisse, StädteallianzöVOZCH, ErdöIV, TG, VAP, DHS, Metropolitantankonferenz ZH)
- Zimmerberg-Basistunnel II (ZG, StädteallianzöVOZCH, Metropolitantankonferenz ZH)
- Zimmerberg light (Komitee Zimmerberg light)
- Tiefbahnhof Luzern (LU, Komitee Tiefbahnhof LU, LuzernPlus, IHKZCH)
- Lausanne – Genf für Güterverkehr (ErdöIV, GE, economiesuisse, VAP, DHS)
- Entflechtung Basel Ost / Muttenz/Pratteln (BL, Lötschberg-Komitee, Hupac, KöVNWCH)
- Wisenberg bzw. neue Juraquerung (BL, Lötschberg-Komitee, AG, KöVNWCH, Komitee Pro Wisenberg, Rheinhäfen, IGöVOCH)
- LBT Vollausbau bzw. Detailprojekt (Lötschberg-Komitee, BLS, VS, SAB, Komitee Pro Wisenberg, Oustrail, Regionalkonferenz Bern-Mittelland)
- 4m Korridor Gotthard (UR, Aktion Freiheit und Verantwortung, Pro Bahn)
- Neuer Axentunnel (UR, SZ, Hupac, Alpenini)
- Anschluss EuroAirport (BS, Flughafen Basel-Mulhouse)
- Containerterminal Basel Nord (BS, Rheinhäfen)
- Doppelspurausbauten im Laufental (BL, KöVNWCH, IGöVNWCH)
- Umfahrung Bellinzona: Biasca sud - Camorino (TI, economiesuisse, Hupac, VAP, DHS, Alpenini)
- Kapazitätsausbau Schaffhausen - Bülach und Kostenbeitrag an Elektrifizierung Schaffhausen-Basel Bad Bf (SH)
- Leistungssteigerung Winterthur (TG)
- Zwei zusätzliche Schnellverbindungen Zürich-St.Gallen bis 2018 ohne Brüttener Tunnel (SG, UmweltfreisinnigeSG, IGöVOCH)

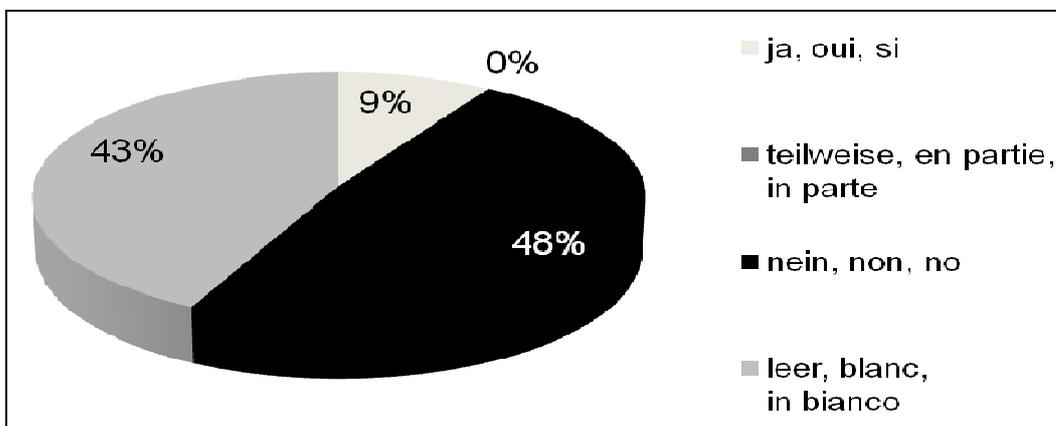


- Heitersbergtunnel II (Metropolitankonferenz ZH)
- Herzstück Regio-S-Bahn (BS)
- Korridorfreihaltung für Doppelspur Zürich-Chur (GR)
- Erweiterung Bahnhof Bern (BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland)
- Gümligen – Münsingen (Lötschberg-Komitee, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, KöVNWCH, BLS)
- Doppelspurausbau zb (NW)
- Beschleunigung Lausanne – Bern (FR, SGB)
- Knoten Genf, Projekte der NStCM, MBC, LEB, TRAVYS und SBB (VD)
- Ausbau Bahnhof Genève Cornavin (GE, Stadt Genf)
- Güterverkehrsertüchtigung Stein-Säckingen-Winterthur, Basel-Delémont-Biel, Solothurn-Payerne-Puidoux (VCS BS/BL, Rheinhäfen)
- Modul arc Jurassien (NE)
- Verbindung Brugg-Mägenwil (AG)
- Doppelspur Buchs-Sevelen anstatt Investitionen Sargans-Landquart (Region Sarganserland-Werdenberg, UmweltfreisinnigeSG, IGöVOCH)
- Ausbau Bahnhof Stadelhofen (Metropolitankonferenz ZH)
- SOB-Module 2,4 und 5 (SOB)
- Bahnhöfe Andermatt, Zermatt und Kreuzungsstellen Oberalppass (MGB)
- Doppelspur Uster - Aathal
- Stadtbahn Obersee mit Doppelspurabschnitt Uznach-Schmerikon (IGöVOCH)
- Korridor für den Kombinierten Verkehr via Luino, Chiasso und Simplon (Hupac)

#### d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbaus 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?

##### Grundtenor

Die grosse Mehrheit der zu dieser Frage eingegangenen Stellungnahmen (60 von 71) ist mit dem Umfang des Ausbaus 2025 nicht einverstanden. Dieser wird als zu gering betrachtet. Zugestimmt haben dem vorgeschlagenen Umfang des Ausbaus 2025 11 Vernehmlassungsteilnehmende.





### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 11 Teilnehmer, davon 2 Parteien (CVP, FDP), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, Baumeisterverband, CentrePatronal) sowie 1 Organisation (SVI) und 5 weitere Stellungnahmen.

Die CVP kann sich eine Überprüfung des Betrages vorstellen, wenn die dringlichen Projekte in dieser ersten Etappe realisiert werden müssen. Die RhB stimmt dem als Minimalvariante zu, eine Beschleunigung würde begrüsst. Die FDP stimmt zu, sofern das Kosten-Nutzen-Verhältnis aufgezeigt werden kann, die economiesuisse sofern die Mittel vorhanden sind. CentrePatronal, fer und ass.rout.VD sind entschieden gegen eine Erhöhung. Die UmweltfreisinnigenSG finden den Umfang angemessen, die Projektverteilung aber ungünstig.

MIT **NEIN** geantwortet haben 60 Teilnehmer, nämlich die KöV und 21 Kantone (BE, ZH, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 3 Parteien (SPS, Grüne, GLP), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband, SAB, StädteallianzöV OZCH), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 19 Organisationen und 12 weitere Stellungnahmen.

Alle ablehnenden Stellungnahmen sind mit dem Umfang des Ausbaus schritt 2025 nicht einverstanden und fordern einen umfangreicheren Ausbaus schritt 2025 (vgl. 8e).

### **e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbaus schritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?**

#### Grundtenor

Viele Teilnehmer erachten einen Ausbaus schritt im Umfang von 5 bis 6 Mrd. Franken als sinnvoll. Vereinzelte Stellungnahmen gehen darüber hinaus mit Forderungen bis zu 21 Mrd. Franken. Eine grosse Anzahl der Stellungnahmen schlagen für die Finanzierung Bundesmittel vor (siehe auch Frage 3d). Die Meinungen zum Inhalt eines umfangreicheren Ausbaus schritt gehen je nach regionaler Interessenslage oder Branche auseinander (siehe dazu 8c).

#### Im Einzelnen

Viele Stellungnahmen (ZH, SZ, GL, ZG, SO, GR, BL, GE, AR, TG, VD, SPS, Städteverband, BLS, FRC, Hupac, Litra, SBB, SKS, VöV, VCS, WWF, SOB, KöV, Aktion Freiheit und Verantwortung, AllianzöVlni, acsi) erachten einen Ausbaus schritt im Umfang von 5 bis 6 Mrd. Franken für sinnvoll. Vereinzelte Stellungnahmen gehen darüber hinaus mit Forderungen von bis zu 7 (AG, Lötschberg-Komitee), 8 (VS, Ouestrail), 10 (Alpenini) oder 21 (Pro Bahn) Mrd. Franken; andere fordern nur wenig mehr (SAB, 4.3 Mrd. Franken zugunsten Lötschberg-Vollausbau). Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende können sich bei einem umfassenderen Ausbaus schritt eine Verlängerung der Umsetzungsdauer vorstellen (z.B. VS).

Als Finanzierungsquellen werden genannt (vgl. dazu auch 3c und 3d):

- Höhere Bundesbeteiligung (SZ, AG, Städteverband)



- Verzicht auf Verzinsung der FinöV-Bevorschussung (VöV)
- Höhere MWST (Hupac)
- EU-Fonds (Hupac)
- Mehreinnahmen Mineralölsteuermittel (IGöVCH, VCS)
- Projektbeiträge der direkt betroffenen Kantone (ZG)

### **Allgemeine Bemerkungen zum Ausbauschritt 2025**

Verschiedene Teilnehmer haben folgende allgemeine Bemerkungen zum Ausbauschritt gemacht:

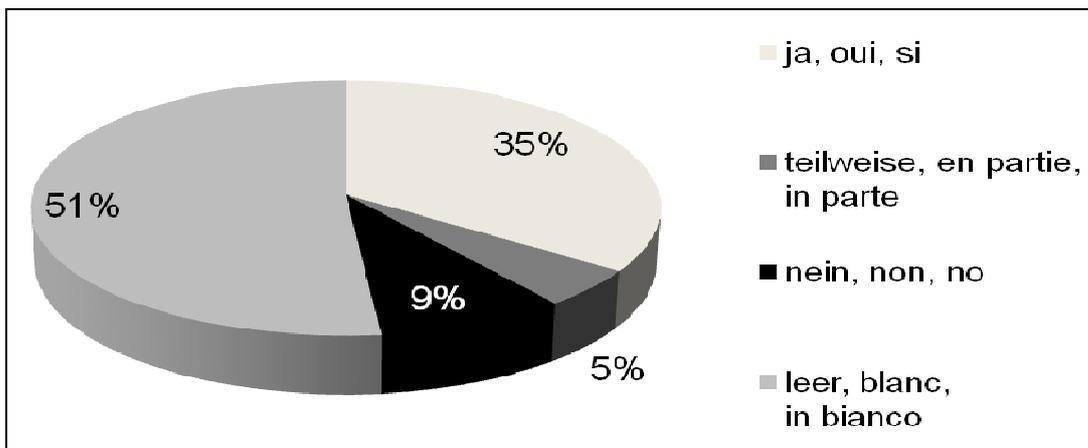
- ZH ist der Ansicht, die vorbereitenden Projektierungsarbeiten des 2. Ausbauschrittes seien bereits klar zu umreissen, dazu gehörten der Brüttenertunnel, die Engpassbeseitigung Aathal und baldmöglichst auch der Bahnhof Stadelhofen.
- TG fordert, die im ZEB-Gesetz definierten Angebotsverbesserungen in der Ostschweiz seien per Dez. 2018 zu realisieren, inkl. der per HGV-Gesetz finanzierten Ausbauten.
- CentrePatronal und ass.rout.vd sehen für den nächsten Schritt die Projekte der Metropolen Lausanne-Genf, Zürich-Uster, Basel-Liestal und Bern-Münsingen.
- ACS, VSAI und FRS fordern die Selektion der Ausbauprojekte gemäss Kosten-Nutzen-Verhältnis, weitere Kriterien sind Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Notwendigkeit und Alternativmöglichkeiten.
- Die SBB hält fest, die vorbereitenden Projektierungsarbeiten des Ausbauschrittes 2030 seien bereits im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 festzuhalten.
- Die SOB findet, für die Einführung der Doppelstockzüge seien die Ausbauten möglichst nach vorne zu schieben, und die hinterlegten Kosten der Massnahmen seien sehr hoch.
- Der Verein Hauptstadtregion Schweiz hat ein Projekt lanciert zur Optimierung der Bahnverbindungen für die Hauptstadtregion und wird später einen Beitrag zum Ausbauprogramm leisten.
- Die Metropolitankonferenz Zürich vermisst einen Zeithorizont für die Realisierung der späteren Ausbauschritte.
- Die Stadt Genf fordert die Kapazitätserhöhung in Genève Cornavin in der 2. Etappe.
- Der Verein Swissmetro verlangt Planungskredite für das 332 km lange Swissmetro-Netz.
- Die Rheinhäfen fordern eine Ausdehnung des 1. Ausbauschrittes bis 2027.



## Frage 9: Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

### Grundtenor

Die Mehrheit derjenigen Stellungnahmen, die diese Frage beantwortet haben (43 von 60), ist mit den vorgeschlagenen Anpassungen im ZEB-Gesetz einverstanden. An den Zielen und Massnahmen des ZEB-Gesetzes soll jedoch festgehalten werden. Am meisten Kritik wird an der Streichung des Chestenbergtunnels aus dem ZEB-Gesetz geäussert.



### Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 43 Teilnehmer, davon 12 Kantone (BE, LU, UR, SZ, FR, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 4 Parteien (CVP, FDP, Grüne, GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, Travail.suisse) sowie 15 Organisationen und 9 weitere Stellungnahmen.

Eine grosse Anzahl der zustimmenden Teilnehmenden (FR, JU, Grüne, FRC, SBN, SEV, SKS, VCS, WWF, AllianzöVlni, SEV, acsi) weist darauf hin, dass die vorgesehenen Ziele weiterhin zu verfolgen sind und die Massnahmen umzusetzen sind. Einige Stellungnahmen enthalten Vorbehalte zur Streichung von Artikel 10 ZEBG und zum Ausbauschnitt 2025. So fordern einige (SGB, Alpenini, VöV), den Chestenberg im 1. Ausbauschnitt zu realisieren, die SBB den Chestenberg in STEP gesetzlich zu verpflichten und das Lötschberg-Komitee gestrichene Projekte als Ersatz in FABI aufzunehmen. Die FDP ist einverstanden mit dem Verzicht auf den Chestenbergtunnel und den Kapazitätsausbau Balerna-Mendrisio sowie mit dem Ausbau Bahnhof Lausanne und dem Umbau Bahnhof Chiasso. Pro Bahn ist einverstanden mit den Anpassungen in Artikel 2.

**TEILWEISE** einverstanden sind 6 Teilnehmer, nämlich 2 Kantone (BS, BL), 1 Dachverband der Wirtschaft (CentrePatronal) sowie 3 weitere Stellungnahmen.

Verschiedene Teilnehmer (BS, BL, KöVNWCH, Gotthard-Komitee) wollen Art. 10 ZEB nicht aufheben. Gemäss BL und BS weil dieser die Grundlage für den Wisenbergertunnel sei, oder es sei für die in Art. 10 Abs. 2 genannten Massnahmen eine Übergangsbestimmung einzuführen. KöVNWCH und Gott-



hard Komitee sind gegen die Streichung des Chestenbergtunnels. CentrePatronal und Ass.rout.VD sind nur mit der Anpassung betr. Knoten Lausanne einverstanden.

MIT **NEIN** geantwortet haben 11 Teilnehmer, davon 2 Kantone (SO, AG), 1 Partei (SPS) sowie 4 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Einige Teilnehmer sind gegen die Streichung von ZEB Art. 10 (AG, Komitee Tiefbahnhof LU, Luzern-Plus, IHKZCH). Letztere da der Auftrag zu Luzern – Zürich nicht erfüllt sei. Gegen einen Verzicht auf den Chestenberg-Tunnel sind AG (muss sonst in Ausbauschnitt 2025 aufgenommen werden), ErdöIV, VAP und DHS. SO fordert, das ZEB-Angebot sei fristgerecht umzusetzen. Das Komitee Pro Wisenberg ist gegen einen Verzicht auf den Wisenbergtunnel und fordert, diesen gesetzlich zu verankern. Die SPS ist gegen die Anpassung von Art. 2 ZEBG und verlangt, die Projekte gemäss Art. 10 ZEBG weiterzuentwickeln; die gesamtschweizerische Netzentwicklung müsse ihre gesetzliche Grundlage behalten.

### 3.4 Weitere Bemerkungen

#### Frage 10: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

##### Bemerkungen der Kantone

KöV: Die gesamtheitliche Betrachtung (Schiene und Strasse) kommt ungenügend zum Ausdruck. Antrag zu Abs. 1 und neuen Abs. 4 Art. 51a EBG. Die Leistungsvereinbarungen sollen jährlich neu verhandelt werden.

BE: Darlegung der Übergangslösung Infrastrukturfonds-BIF sowie unbefristete Laufzeit Infrastrukturfonds vorsehen. Mitsprachemöglichkeit der Kantone bei der LV Bund-SBB ist weiterhin zu sichern, Art. 51 EBG entsprechend anzupassen. Die Leistungsvereinbarungen mit den KTU sind auf 4 Jahre abzuschliessen aber jährlich anzupassen.

UR: Für die Erschliessung des zentralen Alpenraums haben die Gotthard-Bergstrecke, der Bahnhof Altdorf und der Bahnhof Andermatt hohe Priorität.

SZ: Lärmschutz muss vorrangig behandelt werden.

ZG: Da STEP zu wenig auf Metropolitanräume ausgerichtet ist, ist eine weitere Zersiedelung der Schweiz vorprogrammiert.

FR: Die LV mit den TU sind zu lang, sie müssen jedes Jahr neu verhandelt werden können (Art. 51 EBG).

FR und GR: Der Kantonsanteil von 17% am Rohertrag der direkten Bundessteuer darf keinesfalls gekürzt werden.

BL: Die Finanzierung von Bahn- und Strasseninfrastruktur ist aufeinander abzustimmen und die Finanzierung von Regionalverkehrsleistungen langfristig zu sichern.

SH: Die von der Metropolitankonferenz Zürich am 11.1.2010 beschlossenen Angebote und Projekte werden ungenügend berücksichtigt.



VD: Verlangt einen weiteren raschen Einbezug der KÖV zur definitiven Vorlage.

NE: Anpassungen EBG Art. 48e, 49, 54 und BIFG insb. betreffend TransRUN.

#### Bemerkungen der Parteien

FDP: Verhinderung von Luxusbauten: Ausbaustandards der Infrastruktur auf dem Niveau des Auslands reicht.

Grüne: Weitere Erläuterungen zu den unabhängigen Erstellergesellschaften in der Botschaft nötig (Art. 48e EBG).

GLP: Der Verlagerungsgrundsatz ist auch für den Binnengüterverkehr verfassungsrechtlich zu verankern und die Bundesversammlung soll wie bisher die Kompetenz haben, die Mittel zwischen SBB und KTU aufzuteilen.

#### Bemerkungen der Dachorganisationen Gemeinden, Städte, Berggebiete

Städteverband: In Art. 50 BV und Art. 81a ist der Einbezug der kommunalen Ebene explizit zu nennen. Die Städte sind auch in den Behördendelegationen zu berücksichtigen.

StädteallianzöVOZCH: Der Infrastrukturfonds soll gestärkt und unbefristet ausgelegt werden. Für Bahnprojekte in Agglomerationen wird das heutige Mitspracherecht der Kantone unangemessen reduziert. Hinsichtlich Mitarbeit der SBB an FABI wird Transparenz erwartet.

#### Bemerkungen der Dachverbände der Wirtschaft

SGB: Die Vorlage soll an der Konsenspolitik anknüpfen und auf eine hohe Identifikation der Bürger/Innen aufbauen.

CentrePatronal: Die regionale Bevölkerungszunahme ist zu berücksichtigen, Neuformulierung des neuen Art. 87a BV mit Übernahme des neuen Grundsatzartikels Art. 81a Abs. 2 BV. Publikation der Bedarfsanalysen der Bahn bis 2030.

#### Bemerkungen der Organisationen

Alpenini: hat den Eindruck, dass der Schienengüterverkehr zweitrangig behandelt wird. Die wichtigen Ausbauten kommen spät oder gar nicht. Mit der Alpentransitbörse könnte der Schienengüterverkehr konkurrenzfähig werden und weniger Subventionen benötigen.

BLS: Die längeren Intervalle für den Streckenunterhalt vermögen wohl die Effizienz zu steigern, beeinträchtigen aber den Personen- und Güterverkehr teilweise massiv.

Pro Bahn: Kostensteigerungen sind Folgen früherer Sparmassnahmen (aufgeschobener Unterhalt).

SBB: Änderungsanträge zu diversen Verfassungs- und Gesetzesartikeln und zum Bundesbeschluss sowie diverse Anträge zu regulatorischem Rahmen.

SL: Erweiterung des Bahnangebotes kann zur unerwünschten weiteren Zersiedelung der Schweiz beitragen und wegen dem erhöhten Strombedarf möglicherweise auch indirekt zu Beeinträchtigungen der Natur führen.



SEV: Der Spielraum für Effizienzsteigerungen ist ausgeschöpft. Eine weitere Effizienzsteigerung ginge zulasten der Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeitenden. Es gilt zudem, das Knowhow unternehmensintern zu halten und zu schätzen.

ASTAG: Änderung Art. 85 Abs. 2 BV (Landverkehr statt Strassenverkehr) wird abgelehnt.

FRS, VSAI, ACS: Ablehnung des neuen öV-Artikels 81a BV.

TCS: Ablehnung von Art. 81a BV (ausreichendes Angebot in allen Landesgegenden) ohne Nachfrage- und Rentabilitätsüberlegungen. Art. 81a Abs.2 BV: Akzent auf der Deckung der Betriebskosten. Ablehnung der Änderungen von Art. 85a BV (Landverkehr), Art. 86 und Art. 87a Abs. 2 lit. b,d und e. Klärung des Terminus "angemessen" in Art. 87a Abs. 3 BV.

VöV: Verzicht auf Vorsteuerkürzung bei der MWST, da Selbstbesteuerung von Bundesmitteln widersinnig ist (Rückfluss von 1,3 Mrd. Fr. in 30 Jahren). Daher Antrag auf zusätzlichen Abs. 4 von Art. 51a. Antrag auf Änderung des BIFG hinsichtlich Indexierung: ganze statt halbe BIP-Entwicklung.

VAP: Es fehlen klare Zielvorgaben für Effizienzsteigerungen und Verbesserungen der Lebenszykluskosten wie eine präzisere Entwicklungsstrategie für den Güterverkehr.

VSI: Art. 4 BIFG wird ausdrücklich unterstützt (Forschungstätigkeit) und soll unverändert bleiben.

VCS: Trotz der knappen Fristen bleiben die Behandlung der Vernehmlassung und der politische Diskurs wichtig.

DHS: Präzisere Fassung der Entwicklungsstrategie für den Güterverkehr gefordert, da Befürchtung, dass Güterverkehrsstrassen nicht gewährleistet sind.

Lötschberg-Komitee: Der 4m-Korridor ist auf die Simplon-Achse auszudehnen und die Harmonisierung der Finanzierung der Transportunternehmen umzusetzen.

#### Weitere Stellungnahmen

SOB: Die Investitionsfolgekosten sind nicht nur auszuweisen, sondern deren Finanzierung ist auch sicherzustellen.

RhB: Beanstandet die räumlich ungenaue Darstellung der RhB-Projekte.



## Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung	Absender
<b>1.</b>	<b>Kantone / Cantons / Cantoni</b>
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr
<b>2.</b>	<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale</b>
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SPS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre /



	UDC Unione Democratica di Centro
CSP	Christlich-soziale Partei / PCS Parti crétien-social / PCS Partito cristiano sociale
Grüne	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
<b>3.</b>	<b>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</b>
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
StädteallianzöVOZCH	Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
Städteverband	Schweizerischer Städteverband
<b>4.</b>	<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia</b>
	CentrePatronal
	economiesuisse
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
Baumeisterverband	Schweizerischer Baumeisterverband / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
	Travail.Suisse
<b>5.</b>	<b>Organisationen / organisations / organizzazioni</b>
Alpenini	Alpen-Initiative, Initiativkomitee
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz, AGVS
ACS	Automobilclub der Schweiz, ACS
BLS	BLS
Post	Die Schweizerische Post
EiCom	EiCom
ErdölV	Erdöl-Vereinigung, EV
FRC	Fédération romande des consommatrices, FRC
Hupac	Hupac AG
Litra	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, LITRA
DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz IG DHS
IGöVCH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, IgöV
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz, KF



	Lötschberg-Komitee
	Naturfreunde Schweiz
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SL	Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz, -pflege, SL
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz, SBN
SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband, SEV
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, ASTAG
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband, FRS
	Schweizerischer Tourismusverband
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
TCS	Touring Club der Schweiz, TCS
	Transfair
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft, VAP
VöV	Verband öffentlicher Verkehr, VöV
VSAI	Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure, VSAI
SVI, VSI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, SVI
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, VCS /ATE
WWF	World Wildlife Fund Schweiz, WWF
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel, VHTL
<b>6.</b>	<b>Weitere / Spontanantworten</b>
	3 Privatpersonen
	Aéroport de Bâle-Mulhouse
	Aktion Freiheit und Verantwortung
AllianzöVlni	Allianz "Ja zur Initiative für den öffentlichen Verkehr"
ass.rout.VD	Association routière vaudoise
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana
	Bezirksrat March und Marchgemeinden
	Cargo Forum Schweiz
	Cercle bruit, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute
citrap-vaud	citrap-vaud (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Vaud)
	Conseil régional du district de Nyon
	ecoglobe.ch
Infra	Fachverband Infra
	FDP Luzern
fer	Fédération des Entreprises Romandes (fer)
	Gotthard-Komitee
HK BS/BL	Handelskammer beider Basel
IHKZCH	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz



IGöVNWCH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz
IGöVOCH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
	Komitee Pro Wisenberg
	Komitee Zimmerberg light
KöVNWCH	KöV Nordwestschweiz
KöVZCH	KöV Zentralschweiz
	LuzernPlus
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
Metropolitankonferenz	Metropolitankonferenz Zürich
	Oustrail
Region Sarganser- land	Region Sarganserland-Werdenberg, Region St.Galler Rheintal, Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn, RBS
RhB	Rhätische Bahn
	Schweizerische Liga gegen den Lärm
Rheinhäfen (SRH)	Schweizerische Rheinhäfen
	Seilbahnen Schweiz
SOB	Südostbahn
	Umweltfreisinnige St. Gallen
VCS BS/BL	VCS Sektion beider Basel
	Verein Hauptstadtregion Schweiz
	Verein ProSwissMetro
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
zb	Zentralbahn
Komitee Tiefbahnhof LU	Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern



## **Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“)**

### **Allgemeines**

#### **1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage**

- a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?
- b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?
- c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?
- d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?
- e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?

### **Fragen zur Finanzierung**

#### **2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?**

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?
- b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?

#### **3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?**

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten *Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen*, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?
- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die *bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt* zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?
- c) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?
- d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?



#### 4) Auswirkungen auf die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?
- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?
- c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?
- d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?
- e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?
- f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzuges auf die direkte Bundessteuer beschränkt?
- g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Regelung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone - neu gänzlich über den BIF laufen?

#### 5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen *vorfinanzieren* können?
- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen *mitfinanzieren* können?
- c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?

### Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

#### 6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

- a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Vervollständigung des Knotensystems“, „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ und „höhere Geschwindigkeit“ einverstanden?
- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen und Kapazitäten“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeit“?



- c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?

**7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?**

- a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?
- b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?
- c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?
- d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?
- e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?
- f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?
- g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

**8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbausritt 2025?**

- a) Sind Sie mit Zielen des Ausbausrittes 2025 einverstanden?
- b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbausrittes 2025 einverstanden?
- c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?
- d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbausrittes 2025 einverstanden (3.5 Mrd. Fr.)?
- e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbausritt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

**9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?**

**Weitere Bemerkungen**

**10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**