



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00012/00008/00004/00002/00005

April 2018

Ausbauschnitt 2030/35 des strategischen Entwicklungsprogramms der Eisenbahninf- rastruktur (AS 2030/35)

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	3
1.1 Auftrag	3
1.2 Durchführung der Vernehmlassung	3
2 Generelle Haltung	4
3 Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog	7
3.1 Fragenkatalog	7
3.2 Zielsetzungen	7
3.3 Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?	8
3.4 Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?	18
3.5 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?	24
4 Umsetzung durch die Kantone oder andere Vollzugsträger	31
Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren	32
Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35	41

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte das UVEK am 29. September 2017, eine Vernehmlassung zur Vorlage Ausbauschritt 2030/35 der Eisenbahninfrastruktur (AS 2030/35) durchzuführen.

1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung zum Ausbauschritt 2030/35 dauerte vom 29. September 2017 bis am 15. Januar 2018. Eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft, eine Vielzahl von Transportunternehmen, Organisationen sowie die konzessionierten Schifffahrtsgesellschaften.

Insgesamt wurden 481 Stellungnahmen eingereicht. Von den 332 eingeladenen Adressaten haben 113 eine Stellungnahme eingereicht und 10 auf eine Stellungnahme verzichtet. Zusätzlich sind 368 spontane Stellungnahmen von weiteren, nicht angeschriebenen Stellen eingegangen. Es handelt sich dabei um Verbände, Gemeinden und Private, welche häufig Bezug auf ein oder mehrere konkrete Projekte nehmen und sich oftmals auf die Beantwortung von ein oder zwei Fragen beschränken

	Adressaten	Eingegangene Stellungnahmen
1. Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	27	27
2. Politische Parteien (Bundesversammlung)	13	9
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	7	5
5. Transportunternehmen	116	29
6. Organisationen	145	40
7. Konzessionierte Schifffahrtsgesellschaften	21	0
8. Stellungnahmen von weiteren, nicht angeschriebenen Stellen	0	368
Total	332	481

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen ist im Anhang 1 aufgeführt.

2 Generelle Haltung

Ausgangslage. Bis 2040 wird sowohl im Personen- wie im Güterverkehr die Nachfrage gemäss der aktuellen Verkehrsperspektiven des Bundes weiter stark zunehmen. Die bereits realisierten und beschlossenen Ausbauten reichen nicht aus, um die prognostizierte Zahl an Reisenden und Gütern auf der Bahn zu transportieren. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Bahnen und der Güterverkehrsbranche zwei Varianten für den AS 2030/35 erarbeitet: Eine Variante für 7 Milliarden Franken mit einem Realisierungshorizont 2030 (Variante Ausbauschritt 2030) sowie eine Variante für 11,5 Milliarden Franken mit einem Realisierungshorizont von 2035 (Variante Ausbauschritt 2035). Die Varianten erlauben mit der Realisierung von zusätzlichen Viertel- und Halbstundentakten im Personenverkehr sowie von schnelleren und qualitativ besseren Angeboten im Güterverkehr Überlasten abzubauen und Engpässe zu entschärfen. Für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel enthält die Vernehmlassungsvorlage einen Vorschlag zur Finanzierung durch die Kantone auf eigenes Risiko.

Ziele der Vorlage: Das übergeordnete Ziel der Vorlage, das Angebot im Personen- und Güterverkehr auszuweiten und hierfür die Eisenbahninfrastruktur auszubauen, wird von einer sehr grossen Mehrheit unterstützt. Die Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt die langfristige Ausrichtung der Vorlage und die dadurch geschaffene Planungssicherheit. Verschiedene Teilnehmende erachten den vorgesehenen Angebotsausbau in der Westschweiz als zu gering und bemängeln die Ungleichverteilung der Mittel. In dieselbe Richtung weisen Stellungnahmen, welche die einseitige Ausrichtung der Vorlage auf den Überlastabbau und die Konzentration der Mittel auf Strecken mit bereits hoher Nachfrage kritisieren.

Ziele und Leitsätze des AS 2030/35. Die Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt die für den AS 2030/35 verfolgte Zielsetzung und die darin formulierten Leitsätze. Einige Teilnehmende bedauern, dass die Langfristperspektive erst für den nächsten Ausbauschritt überarbeitet werden soll. Gleichzeitig wird von weiteren Stellungnehmenden eine stärkere Abstimmung mit der Raumentwicklung und übrigen Verkehrsträgern gefordert. Viele Teilnehmende stimmen dem Überlastabbau als übergeordneter Zielsetzung zu. Dabei wird die Fokussierung auf die Hauptverkehrszeit von einigen Teilnehmenden kritisch hinterfragt und auf die starke Ungleichverteilung der Nachfrage über den Tag hingewiesen. Für einige Teilnehmende wird dem Ziel Fahrzeitreduktion in den Leitsätzen zu wenig Beachtung geschenkt. Die angewandte Methodik zur Bewertung der Ausbaumassnahmen wird von einzelnen Teilnehmenden aber auch dahingehend hinterfragt, als dass Reisezeitgewinne in der vorliegenden Form zu viel Beachtung erhalten und deshalb einen zu starken Nutzenbeitrag liefern.

Variantendiskussion AS 2030/35. Die Variante AS 2035 für 11,5 Milliarden Franken, mit einem Realisierungshorizont 2035, wird von der grossen Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt. Als Gründe für die Variante AS 2035 werden u.a. genannt: wirksamer Überlastabbau, gute Netzwerke, ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis als die Variante 2030 sowie höhere Planungs- und Investitionssicherheit. Viele Teilnehmende fordern mehr Mittel für den AS 2035. Zudem werden zusätzliche Mittel von 0.5 bis 1.5 Milliarden Franken gefordert.

Die Variante AS 2030 für 7 Milliarden Franken, mit einem Realisierungshorizont 2030, wird von den meisten Teilnehmenden in ihrer Gesamtwirkung als ungenügend oder mit zu wenig Nutzen behaftet erachtet. Gleichzeitig möchten aber andere für einen solch langfristigen Horizont sich nicht zu viele Optionen verbauen und befürworten daher die Variante AS 2030, um später auf

aktuelle Entwicklungen oder sich verändernde Randbedingungen flexibler reagieren zu können.

Angebotsverbesserungen und Massnahmen. Die grosse Mehrheit der Teilnehmenden ist mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen im Personen- und Güterverkehr einverstanden. Viele Teilnehmende regen an, zusätzliche Angebote sowie die Realisierung und teilweise auch die Planung zusätzlicher Infrastrukturmassnahmen in den Ausbauschnitt aufzunehmen. Mehrfach genannt werden der Teil- oder Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT), die Grimselbahn, Angebotsausbauten in der Westschweiz, der Ausbau von Publikums- und Güterverkehrsanlagen und die Realisierung zusätzlicher neuer Haltestellen, die Finanzierung der Planung bzw. Projektierung des Herzstücks Basel, des Durchgangsbahnhofs Luzern sowie Planungen der Direktverbindung Aarau–Zürich, des dritten Juradurchstichs, der Ausbau der Nord-Süd-Achse am Gotthard und der Strecke Evian-les-Bains–St-Gingolph.

Die Zusage der vorhandenen Kapazitäten auf den (internationalen) Personenfernverkehr, den Regionalverkehr und den Güterverkehr wird sowohl für die Variante AS 2030 als auch für die Variante AS 2035 kontrovers beurteilt. Die einen Stellungnehmenden begrüssen ausdrücklich die umfassende Berücksichtigung des Güterverkehrs in der Vorlage, die anderen sehen durch den Güterverkehr den Ausbau des Regionalverkehrs gefährdet. Wieder andere bemängeln die Beeinträchtigung des Regionalverkehrs durch den (internationalen) Personenfernverkehr. Von einigen Teilnehmenden wird bemängelt, dass in der Ostschweiz ein verbindliches und zwischen allen Partnern abgestimmtes Angebotskonzept fehlt und die entsprechende Variantendiskussion noch nicht abgeschlossen werden konnte. Einige Teilnehmende regen an, dass Reserven für heute nicht vorhersehbare Massnahmen und Einzelinvestitionen, insbesondere zusätzliche Haltestellen vorgesehen werden. Zudem regen einige Teilnehmende an, für neue Haltestellen künftig den Planungsprozess zu verkürzen.

Finanzierung durch Dritte. Die Frage der Finanzierung der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte mit einer allfälligen nachträglichen Erstattung der Investitionsbeiträge ist umstritten und wird sehr kontrovers diskutiert.

Die Standortkantone der beiden Projekte lehnen die Drittfinanzierung in der vorgeschlagenen Form ab. Für den Kanton LU würden sich nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit ergeben, und der Kanton BS erachtet es als nicht akzeptabel, dass das Risiko einer Vorfinanzierung auf Dritte abgewälzt wird. Andere Kreise lehnen die Finanzierung durch Dritte auf eigenes Risiko ab, da dies dazu führen kann, dass künftige Ausbauschnitte im Voraus bereits festgelegt werden und das Instrument der Drittfinanzierung hauptsächlich grösseren und finanzkräftigen Kantonen oder Regionen offen stünde.

Die Teilnehmenden, welche die Finanzierung durch Dritte prinzipiell begrüssen, erachten es als wenig zielführend, dieses Instrument nur auf die beiden oben genannten Massnahmen zu beschränken. Umgekehrt halten andere Kreise genau diese Beschränkung für sinnvoll. Einige Teilnehmende regen an, dass nur die Projektierung, nicht aber der Bau durch Dritte auf eigenes Risiko vorfinanziert werden darf. Viele Teilnehmende schlagen vor, einen Kriterienkatalog zur Auswahl von Projekten, welche sich für Drittfinanzierung eignen, verbindlich festzulegen.

Grundsätzlich wird eine gesetzliche Regelung der Kostentragung der Investitionskosten begrüsst. Zudem wird das Vorliegen eines langfristigen Zielkonzepts von einigen Teilnehmenden als unabdingbare Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Drittfinanzierung erachtet. Damit würde die Aufwärtskompatibilität der durch Dritte finanzierten Massnahmen sichergestellt. Kontrovers beurteilt wird die Frage, wer als Dritter finanzielle Mittel zur Verfügung stellen kann, und ob dieser das Risiko vollständig selber tragen muss, oder ob er in der einen oder anderen Form eine

Sicherheit erhalten soll, dass die Mittel vom Bund später zurückerstattet werden. Einige Teilnehmende lehnen eine Drittfinanzierung grundsätzlich ab, da zurzeit zu viele offene Fragen bestehen.

Weitere genannte Aspekte. Einige Teilnehmende verlangen eine möglichst hohe Kontinuität der Bewertungskriterien für die Auswahl der Projekte über die Zeit, damit eine hohe Planungssicherheit besteht. Andere wollen die Bewertungskriterien überarbeitet wissen, da sie sie als zu unausgewogen und zu einseitig auf wirtschaftliche Belange ausgerichtet erachten.

Darüber hinaus regen einige Teilnehmende an, verbindlich aufzuzeigen, wie die Realisierung von Grossprojekten über mehrere Ausbauschritte hinweg in Zukunft finanziert werden kann.

Einige Teilnehmende nennen überdies weitere Themen, die in der Vernehmlassungsvorlage nicht oder zu wenig tiefgehend behandelt worden sind. Diese umfassen insbesondere die Digitalisierung, die Entwicklung in den Agglomerationen, die Netzredundanz, der Lärmschutz und die Störfallvorsorge bzw. Katastrophenschutz sowie der Bodenverbrauch, inkl. der Fruchtfolgeflächen (FFF).

3 Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog

3.1 Fragenkatalog

Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen Katalog mit insgesamt 8 Fragen (siehe Anhang 2). Die Auswertung der Stellungnahmen folgt der Struktur dieses Fragebogens.

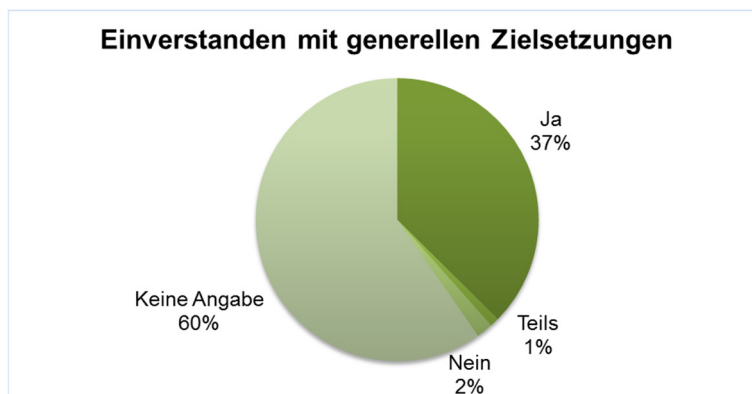
Die wichtigsten Planungspartner und die nationalen Organisationen haben den Fragenkatalog mehrheitlich vollständig beantwortet. Ein Grossteil der nicht angeschriebenen regionalen Stellen hat hingegen den Fokus auf die in ihrer Region zu ergänzenden Massnahmen gelegt und nur zu einzelnen Fragen innerhalb des Katalogs Stellung genommen oder ihre Anliegen unabhängig davon aufgeführt. Dies erklärt im Wesentlichen den jeweils hohen Anteil der Antwort „Keine Angabe“ in den unten stehenden Grafiken zur Auswertung des Fragenkatalogs.

3.2 Zielsetzungen

Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Grundtenor

Von den 481 eingereichten Stellungnahmen haben sich 194 zu dieser Frage geäussert. Die grosse Mehrheit (180 von 194) unterstützen die generellen Zielsetzungen der Vorlage. 5 bzw. 9 der 194 Teilnehmenden sind teilweise oder nicht mit der Vorlage einverstanden. Sowohl von befürwortenden als auch ablehnenden Stimmen wird eine räumliche Ungleichverteilung der Mittel angemerkt. Insbesondere die Westschweiz und die Ostschweiz würden vergleichsweise zu wenig Mittel erhalten. Daneben werden in mehreren Stellungnahmen die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen gefordert (u.a. Teil- oder Vollausbau LBT, Direktverbindung Aarau–Zürich, Grimselbahn, etc.).



Im Einzelnen

Mit **JA** haben insgesamt 180 Teilnehmende geantwortet, davon die KöV und 25 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 Parteien (BDP, CVP, csp-ow, FDP, glp, SPS), 3 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse), 27 angeschriebene Transportunternehmen, 29 angeschriebene Organisationen sowie 86 weitere Stellungnehmende. Viele Teilnehmende betonen die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus, um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen und die Standortattraktivität der Schweiz zu erhalten. Als be-

sonders positiv hervorgehoben wird der Einbezug der Kantone, der Fokus auf die Kapazitätserweiterung sowie die Vorteile einer rollenden Planung. Gleichzeitig wird die räumliche Verteilung der finanziellen Mittel als zu unausgeglichen angesehen.

TEILWEISE einverstanden mit den Zielsetzungen sind 5 Teilnehmende (darunter SG und Grüne). Der Kanton SG wünscht Reisezeitverkürzung als Planungsleitsatz. Die Grünen fordern eine koordinierte Gesamtverkehrspolitik und sehen gleichzeitig einen zu starken Fokus auf den Personenverkehr gelegt. Die Alpen-Initiative verlangt Kapazitätserweiterung für den Schienengüterverkehr und die SP Schwyz eine stärkere Berücksichtigung des Klimaschutzes. Mehrere Teilnehmende bemängeln zudem eine räumliche Ungleichverteilung der finanziellen Mittel.

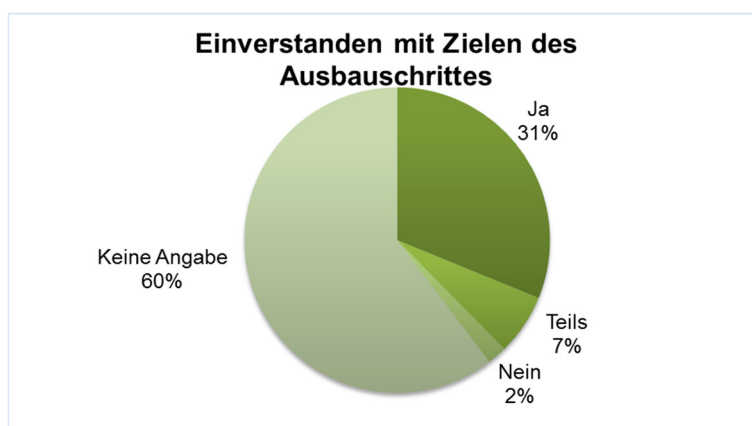
Mit **NEIN** haben 9 Teilnehmende geantwortet, darunter die SVP sowie 5 Gemeinden und 3 Verbände. Die SVP wünscht eine Vorlage, welche in kleineren Schritten eine Optimierung der wirtschaftlichen, rentablen Fernverkehrslinien aufzeigt und die grossen Zentren noch besser verbindet. Weiter wird von den Teilnehmenden der zu starke Fokus auf das Mittelland, die verloren gegangene Vision mit Ost-West/ Nord-Süd-Achsen sowie eine fehlende internationale Sichtweise kritisiert und die Umsetzung bestimmter Massnahmen (u.a. LBT, Grimselbahn, Kapazitätssteigerung für den Knoten Genf) gefordert.

3.3 Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

Frage 2: Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrilles 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?

Grundtenor

Von den 481 eingereichten Stellungnahmen haben sich 191 zu dieser Frage geäussert. Die grosse Mehrheit (150 von 191) ist mit den Zielen und Leitsätzen des AS 2030/35 einverstanden. 31 Teilnehmende sind teilweise bzw. 10 nicht mit den Zielen des AS 2030/35 einverstanden. Insbesondere zur Ausrichtung der Nachfrage auf die Hauptverkehrszeit, die Angebotsverdichtung in urbanen Zentren sowie zur Nicht-Priorisierung der Fahrtzeitverkürzung äussern sich sehr viele Stimmen – sowohl befürwortend als auch kritisch. Wie bereits in Frage 1 wird auch bei den Stellungnahmen zur Frage 2 häufig die räumliche Verteilung der Massnahmen kritisch hinterfragt und die Umsetzung bestimmter zusätzlicher Massnahmen (u.a. LBT, Durchgangsbahnhof Luzern) gefordert (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 150 Teilnehmende geantwortet, davon die KöV und 18 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AI, AG, TI, VS, NE), 6 Parteien (BDP, CVP, csp-

ow, FDP, glp, SPS), 3 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse), 25 angeschriebene Transportunternehmen, 21 angeschriebene Organisationen sowie 72 weitere Stellungnehmende.

Mehrere Teilnehmende begrüssen explizit die Stossrichtung, den Überlastabbau und nicht die Fahrtzeitverkürzung zu priorisieren (u.a. Kantone AI, AG sowie Travail.Suisse, ZB), andere äussern sich eher kritisch gegenüber dieser Priorisierung (u.a. Kanton BS) oder wünschen eine differenzierte Betrachtung (u.a. SAB, SGV, SOB). In Anbetracht dessen, dass Fahrtzeitgewinne kein Hauptziel sind, stellen verschiedene Teilnehmende die positive Wirkung der Reisezeitverkürzung in der Bewertungsmethodik in Frage (u.a. Kanton AG sowie KÖV NWCH, Planungsregion NWCH). Andere Teilnehmende fordern (u.a. Kanton ZG) eine stärkere Berücksichtigung der Betriebsstabilität oder wünschen ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis als Zielsetzung. Economiesuisse regt an, auch effizienzsteigernde und allenfalls verkehrslenkende Massnahmen regelmässig zu prüfen und fordert, die Auslastung im Personenverkehr mit technischen und organisatorischen Massnahmen zu verbessern. Dabei soll die Rentabilität stärker gewichtet werden. Zusätzlich sollen alternative, intermodale Lösungen für den Verkehr auf weniger benützten und weniger rentablen Linien zur Diskussion gestellt werden können (Bus, Bus auf Verlangen, Ride-Sharing, usw.).

Regio Basiliensis unterstützt den Ansatz der Attraktivitätssteigerung im Fern- und Regionalverkehr durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren. Einige Stellungnehmende wünschen eine Ergänzung der Leitsätze dahingehend, dass Attraktivitätssteigerungen nicht nur durch Angebotsverdichtungen in ausgewählten Korridoren und urbanen Zentren, sondern auch durch neue Angebote erfolgen können (u.a. Kantone BS, BL sowie SVI). Dies soll dazu beitragen, die bevorzugte Betrachtung von Regionen und Strecken, die bereits über ein sehr gutes und stark nachgefragtes Angebot verfügen, zu vermeiden und neue Angebote angemessen zu berücksichtigen. Andere wünschen Mindestvorgaben für das Angebot im Fernverkehr (u.a. Kanton BE sowie IGöV Bern). Weitere Teilnehmende (u.a. SVI, FSU) regen an, die Schnittstelle zwischen Fern- und Regionalverkehr stärker zu berücksichtigen und einen zusätzlichen Leitsatz zur Optimierung der Knotenstruktur zu formulieren.

Der Kanton VS unterstützt die Zielsetzung, dass die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sichergestellt werden, betont dabei aber die Wichtigkeit einer ausreichenden Angebotsdichte. Von OVT werden Aussagen zum Freizeitverkehr vermisst. Die Grimselbahn AG vermisst als Leitsatz den Fokus auf die Bündelung von Infrastrukturen.

Einige Teilnehmende merken an, dass der Güterverkehr insgesamt zu wenig berücksichtigt werde (u.a. SES) oder fordern die Sicherstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Personen- und/oder Güterverkehr (u.a. glp, SGV, IG DHS). Aus Sicht mehrerer Teilnehmer fehlt beim Güterverkehr insbesondere der konkrete Bezug zum Verlagerungsziel im Transitverkehr (u.a. Grüne, Alpen-Initiative, IGöV Bern, SAB, BLS). Andere fordern die explizite Erwähnung des Transitverkehrs im vierten Leitsatz (u.a. Kanton BE, NE sowie CTSO, transN, WBB). Der Kanton FR ist der Ansicht, dass den Planungen für den Güterverkehr ein realistischer Bedarf zugrunde gelegt werden muss und keine Kapazitätsreserven vorgehalten werden dürfen, die dem Wachstum des Personenverkehrs entgegenstehen.

Mehrere Teilnehmende (u.a. Kanton BL sowie SPS, Städteverband) wünschen die Berücksichtigung resp. die Ergänzung des konkreten Bezugs zu raumplanerischen Zielsetzungen bei der weiteren Entwicklung der Bahninfrastruktur. Genannt werden insbesondere die Ziele «haushalterischer Umgang mit natürlichen Lebensgrundlagen», «Verdichtung nach Innen» und «Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel».

Verschiedene Teilnehmende sind grundsätzlich mit den Zielen des Ausbaus schrittes einverstanden, wünschen aber die Umsetzung zusätzlicher konkreter Massnahmen oder eine Erweiterung der Langfristperspektive (u.a. Kanton BS, Travail.Suisse).

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kantone NE, UR) fordern die Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen im Ausbaus schritt. Hierzu wird auf die Fragenbeantwortung zu 4e. verwiesen.

TEILWEISE einverstanden mit den Zielen des Ausbaus schrittes 2030/35 sind 31 Teilnehmende, davon 6 Kantone (AR, GR, SH, SG, TG, VD), 1 Partei (Grüne), 8 angeschriebene Organisationen sowie 16 weitere Stellungnehmende. In mehreren Stellungnahmen wird eine fehlende Gesamtverkehrsbetrachtung (u.a. KöV NWCH, RhB, NWRK) bemängelt, und zudem hinterfragt einige Teilnehmende (u.a. Kantone GR, SH, SG sowie VCS, VillageOffice) die nicht prioritäre Fahrzeitverkürzung sowie die Dimensionierung auf die Hauptverkehrszeit. Gemäss OVT birgt Letzteres auch das Risiko eines zunehmenden Angebotsgefälles zwischen den Regionen; zudem gehöre zu einem stabilen Betrieb die Schaffung nötiger Redundanzen. Verschiedene Teilnehmende fordern Massnahmen oder Ideen, um die Auslastung besser über den gesamten Tag zu verteilen (u.a. Kantone AR, GR, SG sowie VCS). Tireno schlägt vor, den Fokus nicht nur auf die Überlast, sondern noch stärker auch auf die anderen Kriterien wie Betriebswirtschaft, Langfriststrategie und die Integration der Projekte ins Raumkonzept Schweiz zu legen. Ferner seien auch die Überlasten bei anderen Verkehrsträgern zu berücksichtigen. VillageOffice regt an, parallel zu den linearen Entwicklungsszenarien der Verkehrsperspektiven 2040 des Bundesrates auch alternative, verhaltensorientierte und nachhaltigere Szenarien in die Überlegungen mit einzubeziehen. Entsprechend meint auch die SES, dass Alternativen zu einem unendlichen Wachstum der Verkehrsleistung entwickelt werden müssen. So könnten ihrer Meinung nach z.B. mit neuen Technologien auf den überlasteten Strecken zusätzliche Kapazitäten gewonnen werden.

Mehrere Teilnehmende (u.a. Kantone AR, GR, SH, TG) äussern sich kritisch gegenüber der Beschränkung auf urbane Zentren bei der Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung. Einige Teilnehmende (u.a. VCS) merken an, dass beim Güterverkehr auch die Erschliessung der ländlichen Regionalzentren im Sinne des Service public gewährleistet sein muss.

Mehrere Teilnehmende (u.a. Kanton VD) kritisieren die vorgesehene Aufteilung der Kapazitäten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, welche den Regionalverkehr in der vorliegenden Form benachteilige.

Mit **NEIN** haben 10 Teilnehmende geantwortet, darunter die Kantone GE und JU und die SVP sowie 7 weitere Stellungnehmende. Begründet wird diese Antwort mit einer generellen Kritik an der Vorlage (SVP) oder mit der Beschränkung auf die urbanen Zentren im Leitsatz für die Angebotsverdichtungen (u.a. KöV Ostschweiz). Gefordert wird eine Erhöhung und bessere Verknüpfung der Angebotsdichte zwischen den grossen Schweizer Ballungsräumen.

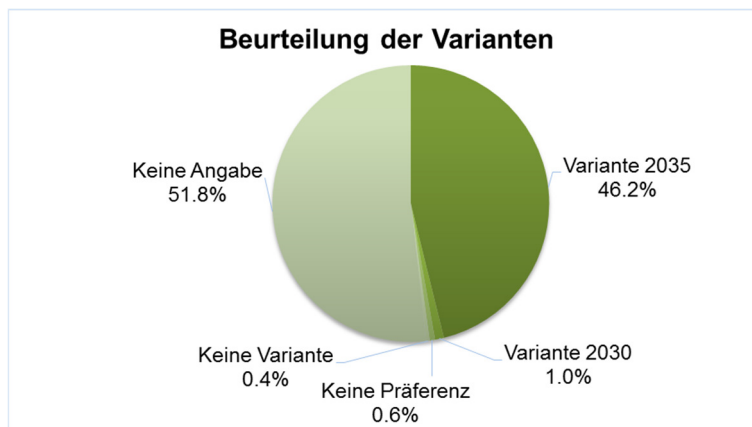
Frage 3: Welche der beiden Varianten für den Ausbaus schritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

a. Variante Ausbaus schritt 2030 (7 Milliarden Franken)

b. Variante Ausbaus schritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Grundtenor

Von den 481 eingereichten Stellungnahmen haben sich 232 zu dieser Frage geäussert. Die Variante AS 2035 wird eindeutig bevorzugt (222 von 232). Wiederholt begründet wird die Priorisierung u.a. mit Überlastabbau, Netzwirkung, einem höheren Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie mit höherer Planungs- und Investitionssicherheit. Von den restlichen 10 bevorzugen 5 den AS 2030, 3 haben keine Präferenz und 2 wollen explizit keine der beiden Varianten.



Im Einzelnen

Mit **JA ZUR VARIANTE AS 2030** (7 Milliarden Franken) haben insgesamt 5 Teilnehmende geantwortet, darunter 1 Dachverband der Wirtschaft (SBV), 3 angeschriebene Organisationen (Pro Swissmetro, Konsumentenforum, SVI) sowie die EPFL. Die Teilnehmenden begründen ihre Wahl hauptsächlich damit, dass in Hinblick auf mögliche neue Technologien und Innovationen sowie andere Einflussfaktoren langfristig Spielräume und Handlungsmöglichkeiten offenbleiben sollen. In diesem Zusammenhang wird von einigen Teilnehmenden (u.a. EPFL, Pro Swissmetro) auch auf das Projekt Swissmetro hingewiesen. Der SBV unterstützt die Variante AS 2030 und will sicherstellen, dass die höheren Kosten der Variante AS 2035 den Bundeshaushalt nicht weiter belasten und damit den Agrarhaushalt negativ beeinflussen könnten.

Mit **JA ZUR VARIANTE AS 2035** (11.5 Milliarden Franken) haben 222 Teilnehmende geantwortet, darunter die KöV und alle 26 Kantone, 8 Parteien (BDP, CVP, csp-ow, CSPO, FDP, Grüne, glp, SPS), 3 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, SGB, Travail.Suisse), 26 angeschriebene Transportunternehmen, 34 angeschriebene Organisationen sowie 120 weitere Stellungnehmende. Als Gründe für die Variante AS 2035 werden u.a. genannt: Überlastabbau, Netzwirkung, ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie höhere Planungs- und Investitionssicherheit. Weiter begründen einige Teilnehmende (u.a. Kanton ZH sowie SGV) ihre Wahl mit der Berücksichtigung bestimmter Projekte wie Brüttener Tunnel, Ausbau Bahnhof Zürich Stadelhofen oder die Kapazitätserweiterung Neuenburg–La Chaux-de-Fonds.

Viele Teilnehmende fordern zusätzliche Mittel für den AS 2035. Konkret werden zusätzliche Mittel von 0.5 bis 1.5 Milliarden Franken gefordert (u.a. KöV, die Kantone BL, JU, FR, NE, GE, SO, BS, BE, Planungsregion NWCH, CTSO, OUESTRAIL, Pro Bahn, SPS, CVP, WSB). Zusätzlich regen verschiedene Teilnehmende an, den finanziellen Rahmen flexibel zu gestalten (u.a. IGöV Bern), Reserven zur Finanzierung von nachträglichen Anpassungen einzuplanen (u.a. Kantone AR und SG) oder Spielräume zu schaffen, um auf unvorhersehbare Entwicklungen reagieren zu können (u.a. KöV). Andere Teilnehmende wünschen, dass die vorgeschlagenen Projekte auf mögliche Einsparungen hin zu überprüfen sind (u.a. Lötschberg-Komitee, STRATOS-Netzwerk, WBB) und dass die dabei gemachten Einsparungen den noch nicht berücksichtigten Ausbauvorhaben zugutekommen (u.a. KöV). Mit den zusätzlichen finanziellen Mitteln, oder unabhängig davon, fordern viele Teilnehmende die Umsetzung zusätzlicher Projekte (vgl. dazu die Antworten auf Frage 4e). Gleichzeitig fordern andere Teilnehmende (u.a. economiesuisse) eine Begrenzung der eingesetzten Mittel auf 11.5 Milliarden Franken

KEINE PRÄFERENZ haben das Transportunternehmen Bernmobil sowie zwei nicht angeschriebene Organisationen (Chambre valaisanne de commerce et d'industrie, Chambre vaudoise de commerce et d'industrie). Die beiden Westschweizer Organisationen unterstützen die

Ausbauvariante 2035 unter der Bedingung, dass Projekte aus der Westschweiz angemessen berücksichtigt werden.

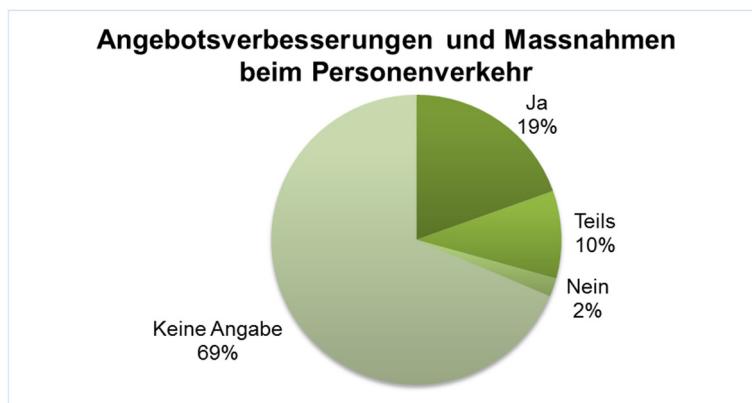
Mit **KEINER VARIANTE** einverstanden sind 2 Teilnehmende. Die SVP sieht in beiden Ausbauvarianten eine Überforderung der SBB und damit verbundene Fehlinvestitionen. Genève Route et Rail begründet ihre Antwort damit, dass mit keinem der Ausbauschritte das Kapazitätsproblem im Knoten Genf gelöst wird.

Frage 4: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar

a. Beim Personenverkehr

Grundtenor

Insgesamt haben sich 151 Teilnehmende zu dieser Frage geäußert. Die Mehrheit (94 von 151) ist mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen beim Personenverkehr einverstanden. 47 Teilnehmende stimmen teilweise bzw. 10 nicht zu.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 94 Teilnehmende geantwortet, davon 14 Kantone (ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, GR, TG, TI), 6 Parteien (BDP, CVP, csp-ow, Grüne, glp, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, SBV, Travail.Suisse), 17 angeschriebene Transportunternehmen, 10 angeschriebene Organisationen sowie 42 weitere Stellungnehmende.

Die Kantone BE, BL, GR, OW, NW, SH, SO, TG, TI und ZG sowie weitere Teilnehmende (u.a. BDP, glp, SPS) regen an, verschiedene zusätzliche Angebote bzw. neue Haltestellen in den Ausbauschritt aufzunehmen.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. die Kantone GL, SH, SO, SZ und TG) fordern, dass die Bedürfnisse des Regionalverkehrs in den Gesamtkonzepten angemessen berücksichtigt werden. Es ist verschiedenen Teilnehmenden (u.a. Kantone SH und SO) ein Anliegen, dass die Angebotsqualität nicht hinter jene im Ausbauschritt 2025 zurückfällt.

TEILWEISE einverstanden mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen beim Personenverkehr sind insgesamt 47 Stellungnehmende, davon 7 Kantone (AG, AI,

AR, BS, NE, SG und UR), die SVP, die SAB, 8 angeschriebene Transportunternehmen, 6 angeschriebene Organisationen sowie 24 weitere Stellungnehmende.

Die Kantone AG, AI, AR und SG sind zwar grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen einverstanden, fordern jedoch regionale Optimierungen und Anpassungen der Angebotsgestaltung. Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kanton BS sowie SAB, SBB, BLS) regen an, zusätzliche Angebote bzw. Haltestellen in den Ausbauschritt aufzunehmen. Häufig genannt werden Angebotsausbauten auf den Achsen Bern–Brig, Genève–Neuchâtel–Biel–Basel und Zürich–Zug–Luzern sowie ein Ausbau des S-Bahnangebots in den Räumen Basel, Bern und Fribourg.

Die SVP regt, an den Fokus der Planungen auf den Fernverkehr zu legen und beim Ausbau des Regionalverkehrs vermehrt auf eine Bedienung durch Busse zu setzen.

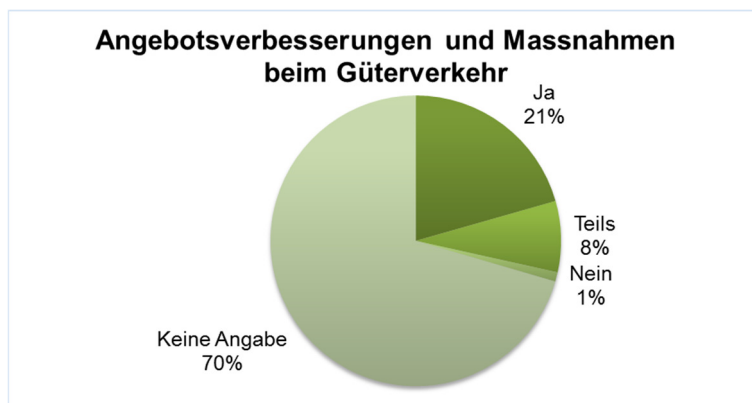
Mit **NEIN** sind insgesamt 10 Stellungnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich um die Kantone FR, GE, JU, VD und VS, das Transportunternehmen BDWM Transport AG, die FRC sowie drei weitere Stellungnehmende.

Die Kantone FR, GE, JU, VD und VS sowie die weiteren ablehnenden Stellungnahmen erachten die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen als unzureichend, insbesondere mit Blick auf das Angebot in den jeweiligen Kantonen. Für die vorgeschlagenen weiteren bzw. zusätzlichen Massnahmen wird auf die Antworten auf Frage 4e verwiesen.

b. Beim Güterverkehr (ja/nein/teils mit Begründungen)

Grundtenor

Insgesamt haben sich 141 Teilnehmende zu dieser Frage geäußert. Ein Grossteil (99 von 141) ist mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen beim Güterverkehr einverstanden. 38 Teilnehmende stimmen teilweise bzw. 4 Teilnehmende nicht zu.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 99 Teilnehmende geantwortet, davon 16 Kantone (AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, VS, ZG, ZH), 2 Parteien (CVP, Grüne), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, SBV, Travail.Suisse), 14 angeschriebene Transportunternehmen, 14 angeschriebene Organisationen sowie 48 weitere Stellungnehmende.

Einige Teilnehmende (u.a. Kanton GE sowie VBG) weisen auf die grosse Bedeutung einer ausreichenden Anzahl Güterzugstrassen zur Wahrung der jeweiligen wirtschaftlichen Interessen hin. Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kanton BS sowie RhB, LITRA, IG DHS, Luzern+,

Post) begrüßen ausdrücklich die Schaffung von Güterexpresstrassen und sehen darin ein grosses Potential für die Stärkung des Schienengüterverkehrs.

Gleichzeitig regen andere Teilnehmende (u.a. die Kantone NW, OW, SH, SZ, VS sowie Luzern+, SVI) eine sorgsame Abwägung des Trassenbedarfs von Güterverkehr und Regionalverkehr entsprechend ihrer Nachfrage v.a. in der Hauptverkehrszeit an.

TEILWEISE einverstanden mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen beim Güterverkehr sind insgesamt 38 Stellungnehmende, davon die KöV, 8 Kantone (AG, FR, LU, JU, NE, SG, TI, UR), 3 Parteien (BDP, glp, SPS), 6 angeschriebene Transportunternehmen, 6 angeschriebene Organisationen sowie 14 weitere Stellungnehmende.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kanton AG, TI, BDP, glp, SPS, WSB, BLS, Alpen-Initiative, Gotthard-Komitee) fordern zusätzliche Massnahmen für den Güterverkehr (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

Verschiedene Teilnehmende (u.a. die KöV und die Kantone JU, LU und UR) fordern die Nutzung der vorhandenen Trassenkapazitäten entsprechend der Nachfrage und sehen v.a. in der Hauptverkehrszeit den Vorrang beim Personenverkehr.

Der Kanton SG fordert Reparaturmassnahmen beim regionalen Personenverkehr dort, wo durch beschleunigte Güterzugstrassen Verschlechterungen gegenüber dem Angebotskonzept für den Ausbauschritt 2025 auftreten.

Nach Ansicht von Pro Natura werden die Bedürfnisse des Transitgüterverkehrs in der Vorlage zu wenig berücksichtigt.

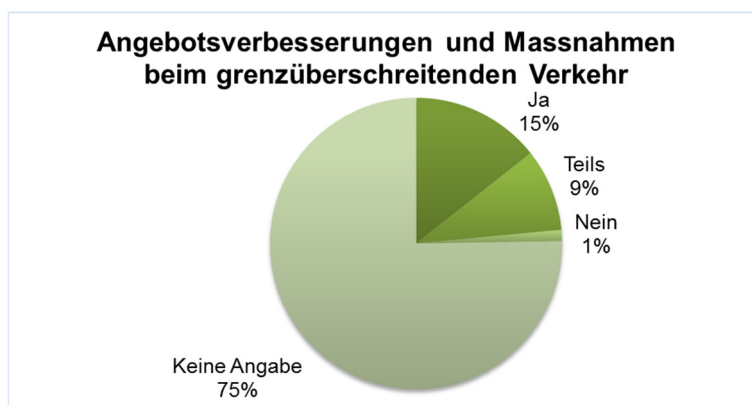
Mit **NEIN** sind insgesamt 4 Stellungnahmen eingegangen, darunter die SAB.

Einige Teilnehmende (u.a. SAB) erachten die Prioritätensetzung im Güterverkehr als unbefriedigend und würden einen stärkeren Fokus auf die Nord-Süd-Achse bevorzugen.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Grundtenor

Insgesamt haben sich 119 Teilnehmende zu dieser Frage geäussert. 67 Teilnehmende sind mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen beim grenzüberschreitenden Verkehr einverstanden. 46 Teilnehmende stimmen teilweise, bzw. 6 nicht zu.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 67 Teilnehmende geantwortet, davon 9 Kantone (AG, AR, BE, BS, GL, SH, TG, TI, UR), 3 Parteien (CVP, Grüne, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, Travail.Suisse), 12 angeschriebene Transportunternehmen, 9 angeschriebene Organisationen sowie 30 weitere Stellungnehmende.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kantone BE, SH und TG sowie Thurbo) fordern zusätzliche Massnahmen für den grenzüberschreitenden Verkehr oder für dessen Fortführung in der Schweiz (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

Von verschiedenen Teilnehmenden (u.a. LITRA, Travail.Suisse und transfair) wird der Einbezug der ausländischen Partnerbahnen bei der Erarbeitung von grenzüberschreitenden Angeboten ausdrücklich begrüsst oder gefordert. Gleichzeitig bemängeln andere (u.a. SVI) das Fehlen einer langfristigen Strategie für die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs.

TEILWEISE einverstanden mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr sind insgesamt 46 Stellungnehmende, davon 8 Kantone (AI, BL, GR, LU, NW, OW, NE, SG), die csp-ow, 5 angeschriebene Transportunternehmen, 5 angeschriebene Organisationen sowie 27 weitere Stellungnehmende.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kantone BL, GR, LU, NW, OW sowie csp-ow, Luzern+, ZKöV) fordern den besseren Einbezug ihrer Region in den grenzüberschreitenden (Fern-)Verkehr. Der Kanton BL regt überdies an, dass bei grenzüberschreitenden Projekten nur derjenige Anteil der Kosten und Nutzen in Anrechnung gebracht wird, der von der Schweiz getragen wird bzw. für die Schweiz anfällt.

Einige Teilnehmende (u.a. FER, OUESTRAIL) wünschen, dass der internationale (Fern-)Verkehr so geplant wird, dass das nationale Angebot im Regional- und Fernverkehr nicht beeinträchtigt wird.

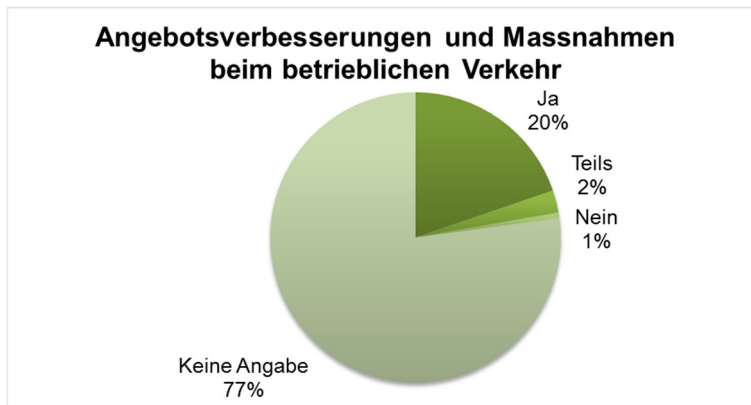
Mit **NEIN** sind insgesamt 6 Stellungnahmen eingegangen, darunter die Kantone GE, VD und VS sowie die SAB.

Einige Teilnehmende (u.a. Kantone VD und VS) fordern, dass aufgrund des internationalen (Fern-)Verkehrs keine nationalen Angebote im Regional- und Fernverkehr beeinträchtigt werden dürfen oder Halte ausgelassen werden müssen. Gleichzeitig fordern andere Teilnehmende (u.a. Kanton GE, SAB), dass die Anforderungen des internationalen (Fern-)Verkehrs besser berücksichtigt werden und hierfür die erforderlichen Infrastrukturkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Grundtenor

Insgesamt haben sich 109 Teilnehmende zu dieser Frage geäussert. Die Mehrheit (95 von 109) ist mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen bei den betrieblichen Anlagen einverstanden. 12 Teilnehmende stimmen teilweise bzw. 2 nicht zu.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 95 Teilnehmende geantwortet, davon 17 Kantone (AG, AI, AR, BE, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, TI, VS, UR, ZH), 4 Parteien (CVP, Grüne, glp, SPS), 3 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband, SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, Travail.Suisse), 16 angeschriebene Transportunternehmen, 11 angeschriebene Organisationen sowie 42 weitere Stellungnehmende.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kantone UR, VS sowie glp, SAB, Travail.Suisse) begrüßen explizit die angemessene Berücksichtigung der betrieblichen Anlagen in den Planungen zum Ausbauschnitt AS 2030/35.

Der Kanton AG regt an, dass bei den Publikumsanlagen die Kosten für die einzelnen Projekte explizit ausgewiesen werden.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Kantone AG, BS, SO sowie WSB, SOB) fordern die Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen bei den Publikumsanlagen (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

Verschiedene Teilnehmende (u.a. Cargo Forum, Luzern+, ZKöV) fordern die Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen bei den Güterverkehrsanlagen (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

TEILWEISE einverstanden mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen bei den betrieblichen Anlagen sind insgesamt 12 Stellungnehmende, darunter die Kantone FR und ZG, 3 angeschriebene Transportunternehmen, 3 angeschriebene Organisationen sowie 4 weitere Stellungnehmende.

Der Kanton ZG regt an, dass diejenigen Publikumsanlagen, welche über die LV finanziert werden sollen, ebenfalls in der Botschaft erwähnt werden.

Verschiedene Teilnehmende (u.a. VAP) fordern die Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen bei den Güterverkehrsanlagen (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

Mit **NEIN** sind insgesamt 2 Stellungnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich um Genève Route et Rail und Oberwallis Verkehr und Tourismus (OVT).

OVT fordert die Berücksichtigung zusätzlicher Massnahmen bei den Publikumsanlagen (vgl. dazu Antworten auf Frage 4e).

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Grundtenor

Insgesamt haben sich 440 Teilnehmende zu einer konkreten Infrastruktur-Massnahme resp. einem zusätzlichen Angebot geäussert.

Viele Teilnehmende regen an, zusätzliche Angebote sowie die Realisierung und teilweise auch die Planung zusätzlicher Infrastrukturmassnahmen in den Ausbauschnitt aufzunehmen. Mehrfach genannt werden der Teil- oder Vollausbau des LBT, die Grimselbahn, Angebotsausbauten in der Westschweiz, der Ausbau von Publikums- und Güterverkehrsanlagen und die Realisierung zusätzlicher neuer Haltestellen sowie die Finanzierung der Planung bzw. Projektierung des Herzstücks Basel, des Durchgangsbahnhofs Luzern, ebenso wie Planungen der Direktverbindung Aarau–Zürich, des dritten Juradurchstichs oder der Ausbau der Nord-Süd-Achse am Gotthard und der Strecke Evian-les-Bains–St-Gingolph.

Im Einzelnen

Nachfolgend einzeln aufgelistet werden Massnahmen, welche mehrfach gefordert werden.

Den Teil- oder Vollausbau des LBT fordern insgesamt 74 Stellungnehmende, darunter 5 Kantone (BE, BL, BS, NE, VS), 6 Parteien (BDP, CVP, CSPO, glp, SPS, SVP), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB und SGV), 1 Dachverband der Wirtschaft (Travail.Suisse), 4 angeschriebene Transportunternehmen, 15 angeschriebene Organisationen sowie 41 weitere Stellungnehmende.

Den Bau oder die Aufnahme von Planungsarbeiten für die Grimselbahn fordern insgesamt 54 Stellungnehmende, darunter 4 Kantone (BE, OW, UR, VS), 3 Parteien (BDP, CSPO, csp-ow), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 4 angeschriebene Transportunternehmen, 4 angeschriebene Organisationen sowie 38 weitere Stellungnehmende.

Weitere Angebotsverbesserungen und zusätzliche Infrastruktur in der Westschweiz (darunter die Direktverbindung Basel–Neuchâtel–Yverdon–Genève, Angebotsausbauten in den Agglomerationen Genève, Lausanne, Fribourg und Bern sowie die Direktverbindung Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds) fordern insgesamt 48 Stellungnehmende. Darunter 4 Kantone (BE, JU, NE, VD), 1 Partei (SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 angeschriebene Transportunternehmen, 4 angeschriebene Organisationen sowie 35 weitere Stellungnehmende.

Den weiteren Ausbau oder die Finanzierung der Planungen für einen weiteren Ausbau der Nord-Süd-Achse am Gotthard bzw. südlich von Lugano fordern insgesamt 29 Stellungnehmende, darunter 3 Kantone (SZ, TI, UR), 1 Partei (BDP), 3 angeschriebene Organisationen sowie 22 weitere Stellungnehmende.

Den Bau oder die Finanzierung der Planungen für das Herzstück Basel fordern insgesamt 27 Stellungnehmende, darunter 5 Kantone (AG, BE, BL, BS, SO), 5 angeschriebene Organisationen sowie 17 weitere Stellungnehmende.

Den Bau oder die Finanzierung der Planungen des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) fordern insgesamt 25 Stellungnehmende, darunter 3 Kantone (BS, LU, UR), 1 Partei (CVP), 1 angeschriebenes Transportunternehmen, 5 angeschriebene Organisationen sowie 15 weitere Stellungnehmende. Die Kantone NW, OW sowie die ZKöV können nachvollziehen, dass die vollumfängliche Realisierung des DBL innerhalb des gegebenen Finanzrahmens von 11.5 Milliarden Franken nicht möglich ist. Sie fordern, dass eine für die Kantone finanziell tragbare Form der Vorfinanzierung ermöglicht wird (vgl. Frage 5).

Die Aufnahme von Planungen für den Bau des dritten Juradurchstichs fordern insgesamt 24 Stellungnehmende, darunter 3 Kantone (BL, BS, SO), 1 angeschriebene Organisation sowie 20 weitere Stellungnehmende.

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke Evian-les-Bains–St-Gingolph fordern insgesamt 18 Stellungnehmende, darunter 2 Kantone (VD, VS), 1 angeschriebene Organisation sowie 15 weitere Stellungnehmende.

Die Aufnahme von Planungen für den Bau der Direktverbindung Aarau–Zürich fordern insgesamt 10 Stellungnehmende, darunter 3 Kantone (AG, SO, ZH), 1 Partei (BDP), 2 angeschriebene Organisationen sowie 4 weitere Stellungnehmende.

Verschiedene Teilnehmende, darunter u.a. die Kantone AG, BL, SO, ZH, VD und VS fordern den Ausbau einzelner Publikumsanlagen. Erwähnt werden u.a. die Bahnhöfe Basel SBB, Lenzburg, Nyon, Morges, Olten, Wädenswil, Weinfelden und Visp.

Verschiedene Teilnehmende, darunter u.a. die Kantone AG, BE, BL, FR, GE, SO, SZ, TI, ZH fordern die Realisierung zusätzlicher Haltestellen. Erwähnt werden u.a. Agy, Avry, Basel Morgartenring, Basel Solitude, Bellinzona-Piazza Indipendenza, Bironico-Camignolo, Châtelaine, Dietlikon Silber, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum, Pfäffikon SZ Seedamm Center, St-Imier La Clef, Thun Nord, Torricella-Taverne, Wädenswil Reidbach, Wettingen Tägerhard, Wilderswil Flugplatz, Winterthur Grütze Nord.

Verschiedene Teilnehmende, darunter u.a. die Kantone VS und ZH fordern die Überprüfung und gegebenenfalls die Realisierung weiterer Güterverkehrsanlagen.

Als weitere Infrastrukturmassnahmen auf dem Normalspurnetz werden u.a. genannt: NEAT-Zulauf Nord (Axen- und der Urmibergtunnel), Ausbau der Strecke Zofingen–Lenzburg, Doppelspurausbau Mühlehorn–Tiefenwinkel, Ausbau der Strecken Olten–Sursee–Luzern und Zug–Luzern, Ausbau der Strecke Genève–La Plaine bzw. Ringschluss über Genève-Aéroport, Kapazitätsausbau auf der Simplon-Südrampe, Doppelspurabschnitt im Bereich Biberist-Enge, Eröffnung Solothurn–Subingen für den Regionalverkehr und Kapazitäts- und Stabilitätssteigerung im Knoten St. Gallen. Für den weiteren Ausbau des Angebots im Regionalverkehr werden zudem an verschiedenen Stellen Wendegleise, Verlängerung von Bahnsteigen o.ä. gefordert.

136 weitere Stellungnehmende, darunter die Gemeinde Dietlikon und viele Private, fordern im Zusammenhang mit dem Brüttener Tunnel die Ausgestaltung des südlichen Verflechtungsbauwerks in Form einer Unterwerfung anstelle der geplanten Überwerfung.

3.4 Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

Hinweis zu den Fragen 5 und 6

Der Vorschlag zur Drittfinanzierung wurde aufgrund des starken Interesses der Planungsregionen für die beiden Projekte Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und Herzstück Basel erarbeitet und in die Vernehmlassungsvorlage integriert. Gemäss dem zur Diskussion gestellten Konzept können die Realisierung des DBL und die Projektierung des Herzstücks Basel als eigene Kategorie durch Dritte, bzw. hier durch die Kantone, finanziert werden. Die Kantone tragen dabei das finanzielle Risiko. Für eine allfällige spätere Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund müssten aber zuerst die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Zudem ist Voraussetzung, dass die kantonal finanzierten Massnahmen später Teil eines Ausbauschnittes werden.

Frage 5: Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Grundtenor

Von den insgesamt 481 Stellungnehmenden haben sich zu dieser Frage 151 Teilnehmende geäußert. Dabei wurden die Fragen 5 und 6 teilweise gemeinsam beantwortet. 68 Teilnehmende sind mit einer Drittfinanzierung auf eigenes Risiko bei einem oder beiden oben erwähnten Projekten einverstanden. 29 Teilnehmende lehnen ein solches Vorgehen ab und 54 stimmen teilweise zu, wobei die Zuordnung der Antworten zu JA und TEILWEISE je nach Formulierung oftmals nicht klar durchführbar war. Dies auch weil viele den Vorschlag grundsätzlich zwar nicht ablehnen, aber Vorbehalte haben und ihre Zustimmung an Bedingungen knüpfen. Insgesamt sind die Meinungen heterogen, eine klare Zustimmung zum Vorschlag zeigt sich nicht.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 68 Teilnehmende, davon 5 Kantone (AR, GL, SH, TG, ZH), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, SGV, Travail.Suisse), 10 angeschriebene Transportunternehmen, 15 angeschriebene Organisationen sowie 33 weitere Stellungnehmende.

Für mehrere Teilnehmende ist es wichtig, eine Finanzierung durch Dritte an ein langfristiges Zielkonzept des Bundes zu binden, um die Aufwärtskompatibilität der Massnahmen zu gewährleisten (u.a. Kantone GL und ZH sowie ZVV). Andere Teilnehmende fordern die Festlegung von klaren Kriterien oder Bedingungen (u.a. RBS, les Verts NE) für die Finanzierung durch Dritte. Konkret genannt werden folgende Voraussetzungen: Einhaltung der Ziele des Bundes, Bewilligung durch die Bundesversammlung, Unterstützung durch Planungsregionen sowie volkswirtschaftlicher Nutzen (u.a. SOB, ASTAG, Städte-Allianz ÖV).

Mehrere Teilnehmende betonen, dass eine Finanzierung durch Dritte auf Kantone resp. Behörden zu beschränken sei (u.a. SGV, Infra, Travail.Suisse) und die Öffnung auf weitere Projekte im Rahmen des vorliegenden Ausbaus abgelehnt wird, da sie diese als nicht steuerbar und nicht finanzierbar betrachten (u.a. SBW, SZU). Dem gegenüber regt die FER an, dass eine solche Finanzierung durch Dritte auch durch nicht kantonale Organisationen erfolgen kann und auf alle Arten von Infrastrukturprojekten auszudehnen sei, und zwar sowohl für Studien wie auch für die Umsetzung der Projekte.

Das Komitee Durchgangsbahnhof Luzern wünscht die Festlegung einer maximalen Dauer der Finanzierung durch Dritte, damit die Kantone ihre maximale Finanzbelastung berechnen und

eine Vorfinanzierung von Projektierungsarbeiten und/oder des Baus verbindlich planen können. Verschiedene Stellungnehmende merken zudem an, dass der Umgang mit allfälligen Folgekosten geregelt sein müsse (u.a. Gemeindeverband, SBB).

Während einige Teilnehmende fordern, dass die Refinanzierung der vorgestreckten Mittel durch den Bund sichergestellt werden muss (u.a. Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Base), betonen andere, dass eine Finanzierung durch Dritte keinen Anspruch auf Kostenübernahme zu einem späteren Zeitpunkt begründe (u.a. Zürcher Handelskammer).

Von verschiedenen Stellungnehmenden wird angeregt, als Ergänzung auch weitere Finanzierungslösungen zu prüfen, wie z.B. die Aufnahme von Krediten mit Bundesgarantie, einen Infrastrukturfonds, öffentlich-private Partnerschaften oder eine Infrastrukturbank, die von der SNB unterstützt und/oder von privaten Akteuren wie Pensionskassen gespeist wird (u.a. AEDTF-CH, CITraP-VD & CITraP-GE).

TEILWEISE einverstanden sind insgesamt 54 Stellungnehmende, darunter 7 Kantone (GE, FR, JU, NE, UR, VD, VS), 5 Parteien (FDP, CVP, Grüne, glp, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 4 angeschriebene Transportunternehmen, 7 angeschriebene Organisationen sowie 31 weitere Stellungnehmende.

Mehrere Stellungnehmende möchten die Finanzierung durch Dritte auf Kantone (u.a. SPS, SEV) resp. nur auf die Studien- bzw. Projektierungsphase (u.a. Kantone JU, VS und SAB) beschränken. Der SEV regt an, dass ergänzend zur Finanzierung durch Dritte in der vorgeschlagenen Form vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz nach Art. 58 Abs. 2 finanziert werden können. Mehrere Teilnehmende verlangen, dass die Möglichkeit der Vorfinanzierung auch für andere Projekte möglich ist (u.a. Kantone GE, NE, VD, VS sowie SAB, TPC, TRAVYS, transN), während der SEV dieses Vorgehen ausschliesslich auf die beiden genannten Projekte beschränken möchte.

Viele Stellungnehmende fordern die Festlegung von klaren Auswahl- und Beurteilungskriterien in einem Bundesbeschluss (u.a. Kantone JU, NE, VS sowie GPS, TPC, TRAVYS, transN, OUESTRAIL). Für einige Stellungnehmende ist es zudem wichtig, dass die Beträge «im Rahmen bleiben» und die Priorisierung zukünftiger Entwicklungsschritte nicht beeinflussen (u.a. Kantone JU, NE sowie GPS, TPC, TRAVYS, transN, OUESTRAIL) oder die Möglichkeit der Rückerstattung auf max. 150 Millionen Franken beschränkt wird (Kanton GE). Andere Teilnehmende betonen, dass die durch Dritte finanzierten Projekte nicht dazu führen dürfen, dass andere Projekte mit hoher Priorität verzögert realisiert werden (SPS) oder zukünftige Finanzierungen beeinträchtigt werden (FART).

Damit das Risiko einer Finanzierung nicht vollständig auf die Kantone abgewälzt wird, fordern mehrere Teilnehmende die Festschreibung einer verbindlichen Kostenrückerstattung durch den Bund (u.a. KöV NWCH, Handelskammer beider Basel). Entsprechend sehen einige Teilnehmende den Bund in der Pflicht, die Kosten aus dem BIF zu übernehmen, wenn eine Investition als zweckmässig eingestuft wird, da gemäss FABI der Ausbau der Bahninfrastruktur vollständig in der Verantwortung des Bundes liege (u.a. CVP, Lötschberg-Komitee, NWRK, Planungsregion NWCH, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden, STRATOS-Netzwerk, Verein Region Oberwallis).

Die SPS regt an, ergänzend zur Finanzierung durch Dritte zu prüfen, wie im Rahmen von STEP gesprochene, jedoch im vorgesehenen Zeitraum nicht eingesetzte Mittel für andere Projekte genutzt werden können.

Mit **NEIN** sind insgesamt 29 Stellungnahmen eingegangen, darunter 11 Kantone (AG, BE, BL, BS, LU, NW, OW, SO, SZ, TI, ZG), 3 angeschriebene Transportunternehmen, 6 angeschriebene Organisationen sowie 9 weitere Stellungnehmende.

Die beiden betroffenen Kantone LU und BS lehnen die Finanzierung der Realisierung des DBL und der Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko ab. Der Kanton LU sowie auch andere Stellungnehmende kritisieren, dass sich daraus für die Kantone nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit sowie fehlende Planungssicherheit ergeben (u.a. Kantone SZ und ZG sowie SVI, ZKöV). Der Kanton BS erachtet es als nicht akzeptabel, dass das Risiko der Finanzierung auf Dritte abgewälzt wird. Der Kanton BS fordert, dass mindestens die Projektierungskosten von 120 Mio. CHF in den AS 2035 aufgenommen werden, um Verzögerungen im Projektierungsprozess zu vermeiden. Auch soll der Bund eine Zusicherung abgeben, dass die Baukosten im nächsten Ausbauschritt enthalten sind. Der Kanton LU fordert, dass zumindest ein Betrag von 200 Millionen Franken für vorbereitende Arbeiten im Hinblick auf die Realisierung des DBL in den Ausbauschritt 2030/35 aufzunehmen sei, falls der DBL nicht als Ganzes und auch nicht mit einer ersten Finanzierungstranche in den AS 2030/35 aufgenommen werde.

Neben den beiden betroffenen Kantonen verlangen auch andere Teilnehmende einen verbindlicheren Vorschlag, der mindestens die Übernahme der Projektierungskosten durch den Bund enthält (u.a. Kantone AG, BL, SO sowie ZKöV).

Verschiedene Teilnehmende beurteilen die Finanzierung durch Dritte kritisch, da Kantone, die nicht über genügend Mittel verfügen, systematisch von den künftigen Ausbauprogrammen ausgeschlossen würden (u.a. Kantone BE und TI). Weiter wird angemerkt, dass einzelne grosse, eigenständig finanzierte Massnahmen im Widerspruch zur nationalen Planung stehen oder diese behindern könnten (u.a. Kanton TI). Zudem heble die Finanzierung durch Dritte das Verschuldungsverbot des BIF aus (IG DHS). Kritisch angemerkt wird auch der Klärungsbedarf bestimmter Sachverhalte, wie z.B. in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse sowie der Verantwortung für die Abschreibung und Folgekosten (u.a. Kanton ZG sowie SGV, SBB).

Gemäss mehreren Teilnehmenden sind auch alternative Vorfinanzierungsmodelle denkbar, sofern diese für die Kantone tragbar und bezüglich zeitlicher Risiken beherrschbar sind (u.a. Kantone NW, OW, SZ sowie ZKöV).

Der Kanton AG wünscht zudem, dass aufgezeigt wird, wie Grossprojekte von mehr als 5 Milliarden Franken über mehrere Ausbauschritte realisiert bzw. finanziert werden können.

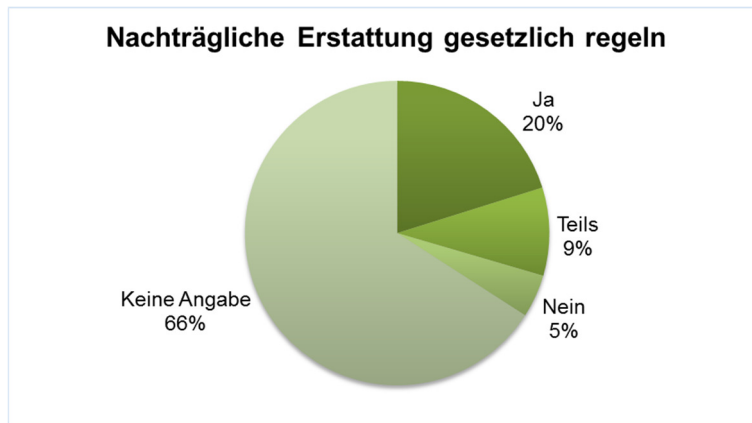
Frage 6: Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Grundtenor

Insgesamt 164 Eingaben haben zu dieser Frage Stellung bezogen. 97 Teilnehmende sind mit der Schaffung von gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung von den in Frage 5 behandelten Investitionskosten einverstanden. 45 Teilnehmer sind teilweise damit einverstanden und 22 Positionen sind nicht mit einer Schaffung einer solchen gesetzlichen Grundlage einverstanden. Die Antworten in den Stellungnahmen zeigen, dass einerseits die Finanzierung durch Dritte unterschiedlich verstanden und andererseits häufig an Bedingungen geknüpft wird, aufgrund derer die Umsetzung nicht mehr dem Vorschlag der Vernehmlassungsvorlage entsprechen würde.

Sowohl befürwortenden wie auch kritischen Stimmen ist es ein Anliegen, dass sich die Vorfinanzierung von Projekten an den langfristigen Zielen des Bundes orientiert. Daneben äussern

sich viele Stellungnehmende kritisch in Bezug auf das Risiko, dass eine solche Gesetzesgrundlage finanzstärkere Kantone begünstigt oder die Priorisierung der Ausbauten übersteuert.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 97 Teilnehmende, davon 8 Kantone (BL, BS, LU, NW, OW, SZ, UR, ZH), 2 Parteien (CVP, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, SGV, Travail.Suisse), 13 angeschriebene Transportunternehmen, 21 angeschriebene Organisationen sowie 48 weitere Stellungnehmende.

Die Kantone LU und BS sind mit der Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung der Investitionen grundsätzlich einverstanden, wünschen jedoch noch Anpassungen zur Begrenzung der Risiken. Neben dem Kanton LU fordern auch andere Stellungnehmende, dass die Vorfinanzierung für die Kantone tragbar und die Risiken beherrschbar sind (nebst LU u.a. Kanton UR sowie CVP, Industrie und Handelskammer Zentralschweiz, SVI, ZKöV). Weiter sei darauf zu achten, dass die Vorfinanzierung sich zeitlich auf eine kurze Phase zwischen Projektierung/Bewilligung und Realisierung beschränkt (Kanton LU) und der späteste Zeitpunkt der nachträglichen Erstattung der Investitionskosten verbindlich festgelegt wird (u.a. Kantone NW und UR sowie Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz). Anzustreben sei in erster Linie eine sinngemässe Ergänzung von Artikel 58c EBG, so dass der Bundesrat eine teilweise oder vollständige Vorfinanzierung weiterer Projekte, welche im Ausbauschnitt explizit dafür genannt werden, freigeben kann (u.a. Kantone LU, NW, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, LuzernPlus, Stadt Luzern). Alternativ dazu wird auch eine Vorfinanzierung nach Artikel 58b EBG vorgeschlagen (Kanton OW sowie ZKöV).

Verschiedene Teilnehmende erachten die Vorfinanzierung von Projekten sinnvoll, wenn diese einem Gesamtkonzept des Bundes und damit den langfristigen Zielen entsprechen (u.a. Kanton BL sowie IGöV Bern, KöV Region Zürich). Dafür sei jedoch eine Langfristplanung über mehrere Ausbauschnitte resp. eine Gesamtvision des Schienennetzes erforderlich (u.a. Kanton BL sowie CITraP-VD & CITraP-GE). Einige Teilnehmende fordern zudem, dass Dritte in der Lage sein müssen, ihre Gründe für die Vorfinanzierung (z.B. Abstimmung mit anderen Standorten, regionale Bedeutung) ausführlich zu erläutern (u.a. VCS, WWF).

Mehrere Teilnehmende unterstützen den Vorschlag unter der Voraussetzung, dass dem Bund keine Mehrbelastung entsteht und nur Projekte finanziert werden, die in einem Ausbauschnitt beschlossen worden sind (u.a. bauenschweiz, SGV, Infra, VCS, SOB), so dass die fachlichen und politischen Erarbeitungsprozesse der Ausbauschnitte nicht übersteuert werden (u.a. STRATOS-Netzwerk, Verein Region Oberwallis, WBB, Wirtschaftsforum Oberwallis, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden).

Weiter wird gefordert, dass durch eine Drittfinanzierung keine Begünstigung von finanzstärkeren Kantonen entsteht (u.a. SPS, CJ, VCS, WWF) und die Rückerstattung der Kosten sich nicht negativ auf andere, volkswirtschaftlich sinnvollere Projekte auswirkt (u.a. SPS, VCS, WWF, Turbo AG). Zudem wird auch an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Verantwortung für die Finanzierung der Folgekosten klar geregelt werden müsse (u.a. Kanton UR, Post, SBB).

Während einige Teilnehmende verlangen, dass die Kantone die Finanzierungskosten selber zu tragen haben (SGV, Infra) resp. eine Erstattungsgarantie auszuschliessen sei (u.a. Cargo Forum, Städteverband), sind andere der Meinung, dass der Bund die Investitions- resp. Projektierungskosten vollständig oder zumindest teilweise übernehmen müsse (u.a. Handelskammer beider Basel, IgöV).

Die FER wünscht, dass die Überarbeitung der Gesetzesgrundlage Gegenstand eines vorherigen Konsultationsverfahrens sei. Der SVI regt an, den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 mit einem neuen Artikel zu ergänzen, wonach für die Projektierung von wichtigen und dringenden Massnahmen im Hinblick auf die folgenden Ausbauschritte ausreichend Mittel zur Verfügung zu stellen seien.

TEILWEISE einverstanden sind insgesamt 45 Stellungnehmende, darunter 14 Kantone (AG, AI, AR, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, VD, ZG), 1 Partei (Grüne), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 5 angeschriebene Transportunternehmen, 3 angeschriebene Organisationen sowie 21 weitere Stellungnehmende.

Mehrere Teilnehmende sind zwar grundsätzlich einverstanden mit einer solchen Gesetzesgrundlage, aber nur unter der Voraussetzung, dass das drittfinanzierte Vorhaben dem langfristigen Zielkonzept des Bundes entspricht. Dazu solle in den nächsten Jahren ein Langfristkonzept erarbeitet werden, das als Grundlage dafür dienen kann, alle Ausbauten auf ihre Aufwärtskompatibilität hin zu prüfen (u.a. Kantone AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG, VD sowie KöV Ostschweiz, KöV NWCH). Eine nachträgliche Erstattung der Investitionskosten durch den Bund dürfe zudem nicht dazu führen, dass die folgenden Ausbaupakete vorbestimmt bzw. die Priorisierung der Ausbauten übersteuert werden (u.a. Kantone AG, AI, AR, GL, GR, SG, TG sowie Grüne, KöV Ostschweiz).

Bei den Bewertungskriterien der Angebotswünsche wird von mehreren Teilnehmenden Transparenz (Kantone SH und TG) und Kontinuität über die Zeit erwartet (u.a. Kantone AI, AR, GR sowie KöV Ostschweiz). Des Weiteren sei sicherzustellen, dass Kantone mit höheren finanziellen Mitteln, die sich eine Vorfinanzierung leisten können, nicht begünstigt werden (u.a. Kanton NE sowie CTSO, KöV NWCH, OUESTRAIL, SAB, TRAVYS, transN).

Mehrere Stellungnehmende möchten die Erstattungsmöglichkeit einzig auf Studien (u.a. Kantone JU, FR, NE, VD sowie CTSO, OUESTRAIL TPC, TRAVYS, transN), Planungskosten (SAB), kleine Projekte (Kanton FR) oder Projekte bis max. 150 Millionen Franken (Kanton GE) beschränken. Der Kanton Zug erwartet hingegen, dass neben den Investitionskosten auch die Folgekosten (Betrieb und Unterhalt) nachträglich erstattet werden.

Mit **NEIN** sind insgesamt 22 Stellungnahmen eingegangen, darunter 4 Kantone (BE, TI, SO, VS), 1 Partei (FDP), 1 Wirtschaftsverband (economiesuisse), 4 angeschriebene Transportunternehmen, 5 angeschriebene Organisationen sowie 7 weitere Stellungnehmende.

Mehrere Teilnehmende begründen ihre Kritik hauptsächlich damit, dass künftige Ausbauschritte im Voraus festgelegt (u.a. Kanton BE sowie economiesuisse, BLS, ASTAG) und die

durch Dritte vorfinanzierten Massnahmen im Widerspruch zur nationalen Planung stehen können (u.a. Kanton TI). Zudem besteht das Risiko, dass strukturschwache Kantone sowie Projekte des Güterverkehrs benachteiligt werden (u.a. Kantone TI, VS sowie RhB, Alpen-Initiative).

Mehrere kritische Stimmen befürchten, dass ein solcher Mechanismus den Handlungsspielraum und das gesetzliche Verschuldungsverbot des Bahninfrastrukturfonds (BIF) einschränkt oder zusätzliche Kosten resp. Schulden für die Öffentlichkeit verursacht (u.a. economiesuisse, FDP, IG DHS, Pro Swissmetro).

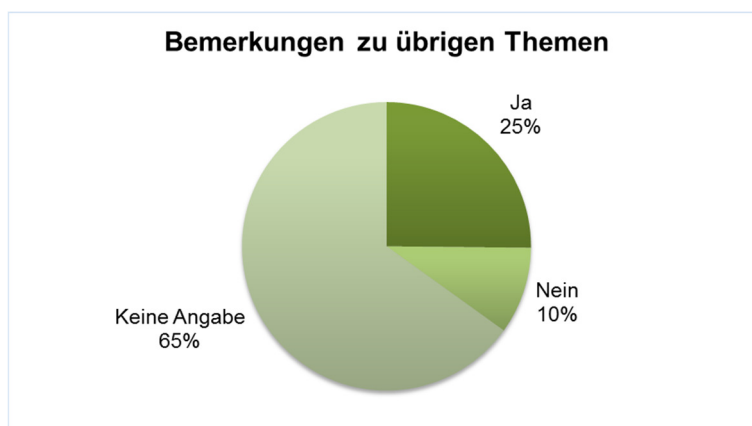
Der Kanton SO lehnt jegliche Mechanismen der Vorfinanzierung ab, da diese zu Unklarheiten bei den bereits geregelten Zuständigkeiten und Abläufen bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur führen könnten.

3.5 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Frage 7: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Grundtenor

Insgesamt 168 Teilnehmende haben sich zu dieser Frage inhaltlich geäussert, wobei 121 Teilnehmende konkrete Bemerkungen eingebracht haben. Nebst generellen Anmerkungen werden regionale Forderungen, welche teilweise bereits bei Frage 4 erwähnt wurden, wiederholt und bestärkt.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet und zusätzliche Bemerkungen angebracht haben insgesamt 121 Teilnehmende, davon 23 Kantone (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, OW, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH), 4 Parteien (CVP, Grüne, glp, SPS), die SAB, 4 Dachverbände der Wirtschaft (SGV, SBV, SGB, Travail.Suisse), 16 angeschriebene Transportunternehmen, 19 angeschriebene Organisationen sowie 54 weitere Stellungnehmende. Die in den Stellungnahmen erhaltenen Bemerkungen sind sehr vielfältig. Im Folgenden aufgeführt sind Bemerkungen und Themen, welche mehrmals genannt werden.

Grundlagen, Prozess und Methodik

- Mehrere Stellungnehmende fordern, dass Bund und Kantone/Planungsregionen gemeinsam eine Langfristplanung («Leuchtturm») zur Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes erarbeiten, welche als Grundlage für weitere Ausbauschritte dient (u.a. Kanton BL sowie KöV NWCH, KöV Region Zürich, NWRK, Planungsregion Nordwestschweiz). Dem IGöV Bern ist in diesem Zusammenhang auch die Prüfung alternativer Fernverkehrskonzepte ein Anliegen.

- Mehrere Stellungnehmende wünschen eine Überprüfung des Planungsprozesses mit Einbezug der Planungsbeteiligten (u.a. Kantone AG, BL, BS, SO, ZH sowie das Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel, KÖV, ZVV).
- Die Grünen fordern einen Mechanismus für ein Gleichgewicht der Investitionen zwischen den Regionen. Auch viele andere Teilnehmende kritisieren, dass die Verteilung der Investitionen auf die Regionen nicht ausreichend berücksichtigt wird (u.a. Kantone JU, NE sowie CJ, TPC, TransN, Travys, CTSO, Ouestrail, Handelskammer beider Basel).
- Gemäss Kanton ZH sind die in der Bedarfsanalyse Personenverkehr ausgewiesenen Kapazitätsengpässe im Horizont 2030 unvollständig. In der Abbildung fehlen der grosse Engpass im Korridor Zürich–Uster–Wetzikon und weitere Engpässe auf mehreren Korridoren rund um Zürich. SZU und VZO verweisen auf die fehlenden Engpässe auf dem Netz der SZU in der Abbildung.
- Die Zuteilung der Projekte in die erste und zweite Dringlichkeitsstufe wird von verschiedenen Teilnehmenden als nicht nachvollziehbar erachtet und soll deshalb erläutert werden (u.a. Kantone BE, JU, NE, VS, VD und GE sowie CTSO, TransN, Travys, Ouestrail, FER). Darüber hinaus werden Nutzen und Interpretation dieser Liste in Bezug auf die Prioritäten für die nächsten Entwicklungsschritte in Frage gestellt und eine entsprechende Klärung gefordert (u.a. Kanton NE sowie CTSO, TPC, TransN, Travys, Ouestrail). Der Kanton JU regt zudem an, anstelle von «Dringlichkeit» von «Priorität» 1 und 2 zu sprechen.
- Der Kanton BL und das Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel beantragen in Bezug auf die Verkehrsprognosen eine Relativierung der Aussagekraft des nationalen Verkehrsmodells für Randregionen und soweit notwendig die Zulassung regionaler Gesamtverkehrsmodelle, namentlich für Agglomerationsräume. Zudem seien bei den Bedarfsanalysen Potenziale stärker einzubeziehen.
- Einige Teilnehmende kritisieren, dass alternative Strecken und Betriebsformen bei der Bewertung der Module nicht ausreichend berücksichtigt würden (u.a. Kanton JU, Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur). Auch die Verbesserung der Beziehungen zwischen den Schweizer Grossstädten ist ein Element, das bei der Evaluation der Module berücksichtigt werden solle (Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur).
- Gemäss IGöV Bern sollten bei der Beurteilung der Massnahmen auch die Planungssicherheit bzw. die Kostenrisiken berücksichtigt werden. Das Lötschberg-Komitee wünscht, dass der Planungssicherheit und dem Stand bei der Projektierung der einzelnen Ausbauprojekte Rechnung getragen werde.

Neue Haltestellen

- Mehrere Stellungnehmende erachten die Methodik zur Bewertung neuer Haltestellen als unausgegoren. Kriterien aus den Bereichen Umwelt und Gesellschaft (insb. Einbezug regionaler Entwicklungsziele) seien zu wenig berücksichtigt (u.a. Kanton BE).
- Der Kanton SO wünscht in Bezug auf neue Haltestellen für den nächsten Ausbauschritt ein flexibleres Vorgehen (Methodik und Anpassungszyklus).
- Gemäss tireno und VCS beider Basel wäre für die Umsetzung von kleinen Massnahmen, wie z.B. neue Haltestellen, eine separate Finanzierung mit kürzeren Zeiträumen und mehr Flexibilität wünschenswert. Der Städteverband regt in diesem Zusammenhang mit Blick auf Entwicklungsgebiete an, dass neue Haltestellen innerhalb kürzerer Zeithorizonte beantragt, bewertet und realisiert werden können.

- Die im Beschluss genannte Position «Einzelmassnahmen SBB (inkl. neue Haltestellen)» sei so anzupassen, dass alle neuen Haltestellen mit einem ausreichenden Bewertungsergebnis realisiert werden können. Der vorgesehene Betrag von 400 Millionen Franken sei dafür zu klein. Zudem sei der Betrag für neue Haltestellen von der Reservereposition für nachträgliche Anpassungen zu trennen, damit die neuen Bahnhaltstellen bei überbordenden Anpassungen nicht auf der Strecke bleiben (Kanton SO).
- VCS und WWF schlagen vor, die Vernehmlassungsteilnehmenden über die Ergebnisse der Auswertungen zu den neuen Haltestellen und der übrigen Massnahmen, die zeitgleich zur Vernehmlassung weiter evaluiert wurden, zu informieren.

Neue Technologien

- Nebst den Bauprojekten sollen auch neue Technologien und Modelle zur Kapazitätssteigerung der Bahninfrastruktur, aber auch zur Steuerung der Auslastung geprüft und stark vorangetrieben werden (u.a. Kantone BS, UR sowie CVP, glp, LITRA, Post, WEKO). Der Bund soll Anreize und begleitende Massnahmen dafür vorsehen (u.a. LITRA, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, Post).
- Bei allen technologischen Massnahmen, die auf die Automatisierung des Betriebs und der Infrastruktur abzielen, seien die soziotechnischen Themenfelder (Mensch-Technik/Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine) detailliert zu untersuchen und zu fördern (Travail.Suisse, transfair). Damit die Chancen neuer Technologien genutzt werden können, sei es zudem wichtig, dass das Personal in diese Überlegungen miteinbezogen werde (SGB, SEV).
- Die SBB wünscht einen Beitrag für die Finanzierung technologischer Entwicklungen. Zudem fordert sie für die Robustheit des Ausbaus schrittes die Aufnahme des Technologieszenarios des ARE.
- Die SAB vermisst bei den Prognosen zur Verkehrsentwicklung eine kritische Analyse der raumpolitischen Entwicklungen (u.a. Digitalisierung). Zudem tragen aus Sicht der SAB die verschiedenen Szenarien den Möglichkeiten, die sich aus den neuen Technologien ergeben, ungenügend Rechnung.
- Der VöV regt an, eine Lösung für eine (zusätzliche) gesicherte Finanzierung von neuen Technologien zu erarbeiten, um zu vermeiden, dass sich Substanzerhalt und technologische Weiterentwicklung zukünftig konkurrieren.
- Die SPS regt an, neue Technologien als Teil des Ausbaus schrittes zu finanzieren oder zusätzliche Mittel vorzusehen, die nicht zu Lasten des Substanzerhalts gehen.
- Die EPFL und die SwissMetro-NG wünschen, dass von den geplanten 200 Millionen Franken, die für «Projektbegleitung, Planung und Studien der nächsten Ausbaustufe» vorgesehen sind, 20 Millionen Franken für eine Machbarkeitsstudie zu neuen Technologien bereitgestellt werden.
- SAB und OVT sehen in der Vorlage eine verpasste Chance, um weitergehende Strategien zur Sicherung der Grundversorgung in den Berggebieten und ländlichen Räumen zu entwickeln. Technologische Entwicklungen in Zusammenhang mit der Digitalisierung ermöglichen innovative Lösungen, die es bei der Entwicklung der weiteren Ausbaus schritte vorrangig zu berücksichtigen gelte.

Diverses

- Für noch nicht bekannte Infrastrukturmassnahmen sollen ausreichend Mittel zur Herstellung der notwendigen Angebots- und Anschlussqualität des Angebotskonzepts 2025 bereitgestellt und im Bundesbeschluss über den AS 2030/35 ein entsprechender

Artikel «Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr» ergänzt werden. Alternativ solle das Investitionspaket «Einzelinvestitionen SBB (inkl. neue Haltestellen)» den Bedürfnissen entsprechend deutlich erhöht werden (u.a. Kantone AI, AR, SH, TG, ZH sowie KöV Ostschweiz).

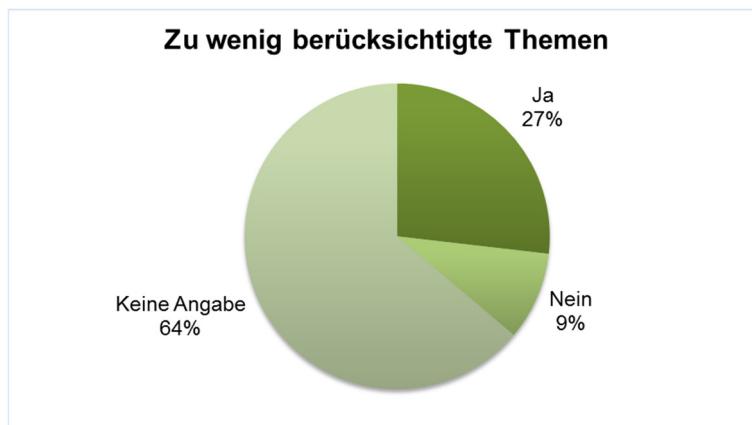
- Um Planungsverzögerungen bei strategisch wichtigen Projekten zu vermeiden, wird ein separates Finanzierungssystem für Projektierungsmittel vorgeschlagen (u.a. Kanton BL sowie KöV NWCH, Planungsregion NWCH).
- Der SGV fordert eine stärkere Nutzerfinanzierung (z.B. durch Tarifierhöhungen) und damit eine deutliche Steigerung des Selbstfinanzierungsgrad der Bahn. Im Hinblick auf eine allfällige Nutzerfinanzierung verlangt die SAB, dass allfällige Tarifierhöhungen regional differenziert und nur dann vorgenommen werden, wenn im Angebot tatsächlich Verbesserungen vorliegen. Andere Teilnehmende lehnen hingegen Tarifierhöhungen und Trassenpreiserhöhungen ab (u.a. CVP, LITRA, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, Post).
- Die Alpen-Initiative und die SES fordern eine Erhöhung der LSVA, damit der BIF auch zukünftig auf diese Einnahmen zählen könne.
- Die SBB schlägt vor, einen zusätzlichen Abschnitt im Kapitel «Auswirkungen» zu den betriebswirtschaftlichen Konsequenzen und Auswirkungen auf die nachhaltige Wirtschaftlichkeit für die Transportunternehmen einzufügen. Bei den Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur und Regionalverkehr sieht die SBB einen Aktualisierungsbedarf und fordert, dass die Folgen für die Abgeltungen im Regionalverkehr auf Stufe Bund und Kantone (inkl. Betrachtung der Unterschiede nach Regionen) sowie die möglichen Folgen für die Tarife ergänzt werden. Weiter fordert die SBB eine Optimierung des Angebotskonzeptes zur Vermeidung von Tarifierhöhungen sowie zusätzliche Mittel für die LV aufgrund des Ausbaus. Weiter schlägt die SBB vor, dass bereits beschlossene Angebots- und Infrastrukturmassnahmen durch die Besteller regelmässig auf Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit hinterfragt werden.
- Den Themen Energieverbrauch, Effizienz und Anteil erneuerbarer Energien soll grössere Beachtung geschenkt werden (SPS). Gemäss SAB ist ein Massnahmenplan notwendig, der sicherstellt, dass der zusätzliche Elektrizitätsbedarf ausschliesslich über einheimische erneuerbare Energiequellen gedeckt wird.
- LuzernPlus und seine Gemeinden fordern eine ausgewogene Berücksichtigung von Fern-, Regional- und Güterverkehr. Entsprechend sind sie nicht bereit, auf eigene Kosten «Schadensbegrenzungen» bzw. Kompensationsmassnahmen im Regionalverkehr zu finanzieren, während sich der Fernverkehr dank idealer Produktionsbedingungen Gewinne sichere.
- Der SBV ist der Ansicht, dass der Ausbau des Schienenverkehrs nicht auf Kosten des Schutzes der landwirtschaftlichen Flächen gehen dürfe.

Mit **NEIN** (keine Bemerkungen) haben 47 Teilnehmende geantwortet, davon 3 Kantone (VD, GL, ZG), 3 Parteien (csp-ow, FDP, CSPO), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 1 Wirtschaftsdachverband (economiesuisse), 7 angeschriebene Transportunternehmen, 8 angeschriebene Organisationen sowie 23 weitere Stellungnehmende.

Frage 8: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Grundtenor

Von den 481 eingereichten Stellungnahmen haben sich 174 zu dieser Frage geäussert. Davon haben 129 Themen erwähnt, die nach Ihrer Ansicht zu wenig berücksichtigt wurden. Auch bei dieser Frage ist das Spektrum der Antworten sehr gross. Teilweise sind es Wiederholungen der vorhergegangenen Antworten bzw. werden ähnliche Themen aufgeführt wie in Frage 7 bereits erwähnt.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet und aus ihrer Sicht zu wenig berücksichtigte Themen gemeldet haben 129 Teilnehmende, davon 21 Kantone (AI, AG, BE, BL, BS, GR, JU, LU, FR, GE, NE, NW, TI, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS), 3 Parteien (CVP, csp-ow, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, Städteverband), 1 Wirtschaftsdachverband (Travail.Suisse), 14 angeschriebene Transportunternehmen, 23 angeschriebene Organisationen sowie 65 weitere Stellungnehmende. Forderungen bezüglich der Berücksichtigung regionaler Massnahmen sowie Anregungen zu übrigen Themen der Vorlage sind unter den Fragen 4 respektive 7 abgehandelt. Im Folgenden sind diejenigen Themen aufgelistet, die neu sind und/oder mehrmals genannt wurden:

- Mehrere Stellungnehmende fordern eine bessere Berücksichtigung der Netzredundanz (u.a. Kantone BE, NE, JU sowie CTSO, Hauptstadtregion Schweiz, IGöV Bern, Lötschberg-Komitee, LuzernPlus, TransN, KöV, Oustrail).
- SVI, FSU, VCS und WWF sind der Ansicht, dass die Einführung neuer Tangentialverbindungen für Fernverkehrszüge, welche die am stärksten überlasteten Umsteigeknoten umfahren würden, stärker berücksichtigt werden sollten.
- Gemäss KöV Ostschweiz und den Kantonen AI, GR, SH sind zusätzliche Mittel für Infrastrukturausbauten vorzusehen, falls aufgrund von Angebotsentwicklungen im Ausland Korrekturen an den Angebotskonzepten vorzunehmen sind.
- Gemäss dem Kanton AG sollen analog der vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen für die Privatbahnen für Reparaturmassnahmen und kurzfristiger, kleinerer Ausbauprojekte auch unter der Position Einzelinvestitionen auf dem Netz der SBB genügend Mittel zur Verfügung gestellt und deren Vergabe nach klaren Kriterien geregelt werden. Die asm wünscht, dass die in den derzeit laufenden Vertiefungsstudien erarbeiteten «Reparaturmassnahmen» umgesetzt werden können. Die Turbo AG wünscht die Sicherstellung zukünftiger Taktknoten über alle Verkehrsarten.

- Der Kanton SZ wünscht die Untersuchung und die Bereitstellung von genügend Mittel für noch nicht absehbare Stabilitäts- und Korrekturmassnahmen sowie Spielräume für Neupriorisierungen. Das Paket «Einzelinvestitionen SBB (inklusive neue Haltestellen)» sei entsprechend zu erhöhen.
- VCS, WWF und SES sind der Ansicht, dass die Kosten für die Instandhaltung bestehender und zukünftiger Infrastrukturen unterschätzt würden.
- Verschiedene Stellungnehmende wünschen eine stärkere gesamtverkehrliche Perspektive (u.a. Kanton LU sowie KöV, SVI, tireno). Kanton und Stadt Luzern sowie LuzernPlus verweisen in diesem Zusammenhang auf den Beitrag, den Bahnausbauten zum Abbau von Überlasten im Strassenverkehr leisten, und wünschen eine stärkere Berücksichtigung ebendieser in den Planungsgrundlagen und Nachfrageprognosen. Gemäss Régionyon müssten Zubringerbuslinien stärker berücksichtigt werden. Der SVI regt an, die Überlast-Betrachtung durch Einbezug aller Verkehrsträger und im Abgleich mit den raumplanerischen Zielen allenfalls in Szenarien weiterzuentwickeln und dabei auch die verkehrsträgerübergreifenden Wirkungen und Nutzeneffekte zu berücksichtigen.
- Der Kanton VD und weitere Teilnehmende (u.a. SVI, KöV, AEDTF-CH, VCS und WWF) sind der Auffassung, dass Projekte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Personen- und Güterverkehr) nicht ausreichend berücksichtigt werden.
- RhB und RAILPlus wünschen für die laufende Vernehmlassung die Ergänzung einer vollständigen Darstellung des Angebotskonzepts inklusive den zugehörigen Investitionen sowie deren Bewertungsergebnisse. Die IgöV fordert die Erarbeitung eines Angebotskonzepts nach den generellen Zielsetzungen auf Basis des Angebotskonzepts AS 2025.
- Der OVT fordert einen stärkeren Einbezug des touristischen Verkehrs und der Grundversorgung in den Alpenregionen. Der Kanton VS ist der Ansicht, dass die Komponente «Tourismusentwicklung» bei der Bewertung von Projekten/Modulen nicht ausreichend berücksichtigt wird.
- Die Stadt Sion erachtet das Problem des städtischen Güterverkehrs als zu wenig berücksichtigt. Der Städteverband merkt an, dass bei Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität zugunsten des Schienen-Güterverkehrs darauf zu achten sei, dass keine negativen Auswirkungen auf bestehende Siedlungen, insbesondere Entwicklungsgebiete in Agglomerationen sowie wichtige Erholungsräume, entstünden.
- Verschiedenen Stellungnehmende fordern eine bessere Berücksichtigung der Raumplanung (u.a. SVI, FSU, RBS).
- Gemäss Gemeindeverband ist darauf zu achten, dass bei der Umsetzung der Massnahmen keine Angebotsverschlechterungen für bestehende Pendlerströme entstehen und somit einzelne Regionen nicht plötzlich abgehängt werden.
- Der Kanton BE vermisst in der Vorlage die Themen Lärmschutz und Störfallvorsorge / Katastrophenschutz sowie Aussagen zum Schutz des Kulturlandes und insbesondere zu den Fruchtfeldern FFF.
- Die Kantone FR und VD beantragen, dass Beträge für Studien zu weiteren Projekten reserviert werden, die in diesem Ausbauschnitt nicht berücksichtigt sind.
- Gemäss Kanton VD bleiben die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten aufgrund der unzureichenden Anzahl Zugtrassen bestehen und müssen in den nachfolgenden Planungsphasen gelöst werden.

- Verschiedene Teilnehmende sind der Ansicht, dass die Entwicklung leistungsfähiger Verbindungen zwischen allen grossen Schweizer Agglomerationen, insbesondere zwischen Basel und Genf, nicht ausreichend berücksichtigt wird (u.a. Kantone JU und GE sowie Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur).
- Gemäss Städteverband sind heutige sowie bereits geplante Direktverbindungen zu erhalten, um die Attraktivität des ÖV nicht zu schmälern. Dies umfasst nicht nur Direktverbindungen zwischen den grossen Zentren, sondern auch aus den Regionalzentren in die grossen Städte und an die Flughäfen.
- Travail.Suisse und Transfair setzen sich dafür ein, dass im Rahmen des AS 2035 qualitativ hochwertige Arbeitsplätze mit guten Arbeitsbedingungen erhalten und geschaffen werden. Gemäss Transfair soll bei der Realisierung der Projekte darauf geachtet werden, dass die Drittleistungen (Personalverleih, Fremdleistungen) gegenüber den Eigenleistungen bei den Transportunternehmen in einem «vernünftigen Verhältnis» stehen und Wissensverluste und Abhängigkeiten minimiert werden.
- Die RhB regt an, in einem nächsten Ausbauschritt die Erhöhung des Modal Splits zu Gunsten des schienenengebundenen öffentlichen Verkehrs als zusätzlichen Schwerpunkt in die strategische Planung aufzunehmen.
- Die FER und ProSwissmetro sind der Ansicht, dass das Thema neue Technologien in der Vorlage nicht ausreichend berücksichtigt wird.
- Gemäss SVI und FSU sollen neben den Bahninfrastrukturbauten auch die Zugänge zu den bestehenden Bahnhöfen besser berücksichtigt werden. Zudem sollen für die Konkretisierung der Projekte und für weitere Ausbauschritte vermehrt abgrenzbare Testplanungen durchgeführt werden.

Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 45 Teilnehmende. Für sie bestehen demzufolge keine Themen, welche die Vorlage zu wenig berücksichtigt hat. Dazu zählen 5 Kantone (AR, GL, TG, ZG, ZH), 4 Parteien (CSPO, FDP, Grüne, glp), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV, SGB), 7 angeschriebene Transportunternehmen, 5 angeschriebene Organisationen sowie 20 weitere Stellungnehmende.

4 Umsetzung durch die Kantone oder andere Vollzugsträger

Gemäss der Gesetzgebung zur Vernehmlassung sind die Stellungnahmen zur Frage der Umsetzung durch die Kantone oder andere Vollzugsträger in einem eigenen Kapitel darzustellen (Art. 20, Abs. 2 Vernehmlassungsverordnung). Da dem Bund nach Artikel 87 BV die Vollzugskompetenz im Bereich der Eisenbahnen zukommt und die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur trägt, betrifft die Umsetzung des Ausbauschnitts in erster Linie nicht die Kantone.

Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Finanzierung ausgewählter Projekte durch Dritte würde die Kantone jedoch direkt betreffen (Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel). Diese müssten das finanzielle Risiko für die Projekte übernehmen, könnten aber im Gegenzug den Zeitpunkt für die Umsetzung selber bestimmen. Für eine allfällige spätere Erstattung der Investitionskosten durch den Bund müssten jedoch zuerst die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Zudem ist Voraussetzung, dass die kantonal finanzierten Massnahmen später Teil eines Ausbauschnitts werden. Die Standortkantone der beiden Projekte lehnen die Drittfinanzierung in der vorgeschlagenen Form ab. Für den Kanton LU würden sich nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit ergeben, und der Kanton BS erachtet es als nicht akzeptabel, dass das Risiko einer Vorfinanzierung auf Dritte abgewälzt wird. Weitere ausführliche Erläuterungen sind unter Frage 5 und 6 vermerkt.

Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung	Absender
1.	Kantone
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
FDP	FDP.Die Liberalen
Grüne	Grüne Partei der Schweiz
GLP	Grünliberale Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
Städteverband	Schweizerischer Städteverband
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft
	economiesuisse
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
	Travail.Suisse
5.	Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen
WSB	AAR bahn+bus und Wynental- und Suhrentalbahn AG
asm	Aare Seeland mobil AG
AB	Appenzeller Bahnen AG
BDWM	BDWM Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BLS	BLS AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
FB	Forchbahn AG
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
KWO	Kraftwerke Oberhasli AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
Bernmobil	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Thurbo	Thurbo AG
TMR	Transports de Martigny et Régions SA
TL	Transports publics de la Région Lausannoise SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois Holding SA
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux –Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG
ZB	Zentralbahn AG
6.	Organisationen
	Alpen-Initiative
Cargo Forum	Cargo Forum Schweiz

	Centre Patronal Paudex
	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Infra	Fachverband Infra / Infra Suisse
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	Fédération romande des consommateurs
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
	Gotthard-Komitee
	Handelskammer beider Basel
	Hauptstadtregion Schweiz
	Industrie und Handelskammer, Zentralschweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz IG DHS, Güterverkehr
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz
	Komitee Durchgangsbahnhof Luzern (ehemals Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern)
kf	Konsumentenforum
	Lötschberg-Komitee
Luzern+	LuzernPlus
Köv NWCH	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
Post	Post CH AG, Corporate Center
	Pro Bahn Schweiz
	Pro Natura
	Pro Swissmetro
	QUESTRAIL
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
	Schweizerischer Baumeisterverband
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Städte-Allianz ÖV	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
SL	Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz
	Swissgrid AG
TCS	Touring Club der Schweiz
	transfair
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
WEKO	Wettbewerbskommission
WWF	World Wildlife Fund Schweiz
ZKöV	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs
7.	Stellungnahmen von nicht angeschriebenen Stellen
	137 Privatpersonen
	Agglomeration Brig-Visp-Naters
	Agglomération de Delémont
AUD	Agglomération Urbaine du Doubs

	Agglo Y
	Aigle Région
	Alprail Association lémanique
	Association Centre-Jura
ACN	Association des communes neuchâtelaises
	Association des Présidents des Communes du district de Monthey
AEDTF-CH	Association européenne pour le développement du transport ferroviaire, section suisse
	Association franco-suisse RER Sud-Léman
	Association patronale du canton de Neuchâtel
ADNV	Association pour le Développement du Nord Vaudois
	Association Région Val-de-Travers
	Association Réseau des Trois Villes
	Associazione Comuni Ticinesi
	Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa
	Bezirk Goms und Gemeindepräsidentenkonferenz Goms
	Bezirk March und Gemeinden des Bezirks March
	Bezirk Östlich Raron
	Bezirk Visp und Gemeindepräsidentenkonferenz Visp
	Chablais agglo
	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
	Chambre neuchâtelaise du commerce
	Chambre valaisanne de commerce et d'industrie
CVCI	Chambre vaudoise de commerce et d'industrie
	Città di Lugano
	Città di Mendrisio
	Comité Liaison directe
	Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
	Communauté de communes Pays d'Evian
CITAV	Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises
CITRAP-NE	Communauté d'intérêts pour les transports publics Neuchâtelois
COREB	Communauté régionale de la Broye
COMUL	Communauté urbaine du Littoral neuchâtelois
	Commune d'Aigle
	Commune de Boudry
	Commune de Chêne-Bougeries
	Commune de La Sagne
	Commune de La Tène
	Commune de Leysin
	Commune de Peseux
	Commune de Saint-Blaise
	Commune de Val-de-Ruz
	Commune du Landeron
	Communes de Satigny, Dardagny et Russin

	Comune di Airolo
	Comune di Ascona
	Comune di Balerna
	Comune di Blenio
	Comune di Breggia
	Comune di Chiasso
	Comune di Maroggia
	Comune di Melano
	Comune di Novazzano
	Comune di Prato Leventina
	Comune di Rovio
	Comune di Savosa
	Comune di Stabio
	Comune di Vico Morcote
CTSO	Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale
CRT-2	Conférence régionale des transports de l'Entre-deux-Lacs
CRT	Conférence régionale des transports des Montagnes neuchâteloises
	Conférence régionale des transports du Val-de-Travers
	Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur
	Conseil du Léman
Régionyon	Conseil régional du district de Nyon
	Cool Logistic AG
	CVP Bezirk Dietikon
bauenschweiz	Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft
	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz
	Diverses entreprises privées de la zone Zimeysa-Vernier-Meyrin
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
	Ehrt Immobilien AG, Dietikon
	Einwohnergemeinde Andermatt
	Einwohnergemeinde Bettlach
	Einwohnergemeinde Egerkingen
	Einwohnergemeinde Guttannen
	Einwohnergemeinde Oberägeri
	Einwohnergemeinde Oensingen
	Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzone e Valli
FSU	Fachverband Schweizer Raumplaner
	FDP Dietikon
	FDP Dietlikon
	FDP Zürich
FTJA	Fédération du Transjuralpin
	Flughafen Zürich AG
	Fricktal Regio Planungsverband
	Gemeinde Baar

	Gemeinde Buchrain
	Gemeinde Cham
	Gemeinde Dierikon/LU
	Gemeinde Dietlikon
	Gemeinde Dornach
	Gemeinde Ebikon
	Gemeinde Emmen
	Gemeinde Fiesch
	Gemeinde Geroldswil
	Gemeinde Goms
	Gemeinde Grenchen
	Gemeinde Interlaken
	Gemeinde Inwil
	Gemeinde Köniz
	Gemeinde Lommiswil
	Gemeinde Malters
	Gemeinde Meiringen
	Gemeinde Münsingen
	Gemeinde Naters
	Gemeinde Obergoms
	Gemeinde Rain
	Gemeinde Root
	Gemeinde Rothenburg
	Gemeinde Schlieren
	Gemeinde Spreitenbach
	Gemeinde Steinhausen
	Gemeinde Visp
	Gemeinde Vitznau
	Gemeinde Wohlen
	Gemeinderat Horw
	Gemeinderat Pieterlen
	Genève Route et Rail
	Gewerbeverband Kanton Luzern
	glow. das Glattal
	Grimselbahn AG
	Groupe LiEN (Liaisons Express Neuchâteloises)
	Groupement d'Entreprises du Chablais
GCRDL	Groupement des communes de la rive droite du Lac
	Grüne Bezirk Dietikon
	Grünliberale Partei Dietikon
	Handelskammern des trinationalen Raums Basel
	HIAG Immobilien Schweiz AG
	Hirzel Energie AG

	Hochspannung unter den Boden
	IG Grimselbahn
	IG Silbern
	IGöV Bern
	IGöV NWCH
	IGöV Ostschweiz
IHV Dietikon	Industrie- und Handelsverein Dietikon
	Initiative Bodensee-S-Bahn
	Interessengemeinschaft Golden Pass
	Junge CVP Oberwallis
	Jura Tourisme
	Komitee Bahn 2000 plus
	Komitee «Gateway: so nicht!»
	Komitee Vorwärts Limmattal
	Komitee Zimmerberg light
	Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Base
	KöV Ostschweiz
	KöV Region Zürich
LEO	Lebensraum Oberland
	Les Verts NE
	Liegenschaften-Betrieb AG Glatt Tower
	Limmatstadt AG
	Lyreco Switzerland AG
	Mairie de Soral
	Mairie de Versoix
	Municipalités du district d'Aigle
	Municipio Bodio
	Municipio Cureglia
	Municipio Gambarogno
	Municipio Riva San Vitale
	Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden
	Neue Gruppe Bahnhof Basel
NWRK	Nordwestschweizer Regierungskonferenz
OVT	Oberwallis Verkehr und Tourismus
	Partis politiques genevois
Planungsregion NWCH	Planungsregion Nordwestschweiz
	Präfekt des Bezirks Brig
	Pro Herzstück
	RAILPlus AG
	Regio Basiliensis
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
	Région Chablais
	Région Grand Est

	Region Thun
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
	Saint-Louis Agglomération
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
usic	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
CITraP-VD & CITraP-GE	Sections Vaud et Genève de la Communauté d'intérêts pour les transports publics
WRK	Sekretariat der Westschweizer Regierungskonferenz
	Solothurner Handelskammer
	SP Dietikon
	SP Kanton Schwyz
	SP Kanton Zürich
	Stadt Dietikon
	Stadt Liestal
	Stadt Luzern
	Stadt Olten
	Stadt Winterthur
	Stadt Zug
	Stadtgemeinde Brig-Glis
	STRATOS-Netzwerk
	SVP Bezirk March
	SVP Dietlikon
	Swiss Olympic
	SwissMetro-NG
	TCS Sektion Zürich, Gruppe Limmattal
trireno	Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel
	Trinationaler Eurodistrict Basel
UAPG	Union des associations patronales genevoises
	Union vaudoise des transports publics
	VCS beider Basel
	VCS Sektion Schwyz
VWG	Verband Walliser Gemeinden
	Verein Region Oberwallis
	Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz
	VillageOffice
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
	Ville de Monthey
	Ville de Moutier
	Ville de Nyon
	Ville de Saint-Imier
	Ville de Sion
	Ville de Vernier
	Ville de Vevey

	Ville de Veyrier
	Ville d'Onex
	Ville du Locle
	Ville d'Yverdon-les-Bains
	VöV Wallis
WBB	Walliser Bergbahnen
	Wirtschaftsforum Oberwallis
	Wirtschaftsregion ZUGWEST
	Zürcher Handelskammer
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal
ZPL	Zürcher Planungsgruppe Limmattal
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
	ZurzibietRegio, Gemeindeverband

Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?
3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?
 - a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)
 - b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)
4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:
 - a. Beim Personenverkehr
 - b. Beim Güterverkehr
 - c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr
 - d. Bei den betrieblichen Anlagen
 - e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?
6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?