



Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)

Bericht zu den Ergebnissen der Vernehmlassung

22. November 2005

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	1
2	Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren	1
3	Zusammenfassung der Ergebnisse	2
4	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens im Detail	3
4.1	Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage	3
4.2	Konzept	4
4.3	Dringlichkeitsfonds	5
4.3.1	Dringlichkeitsfonds allgemein	5
4.3.2	Projekte Dringlichkeitsfonds	5
4.4	Infrastrukturfonds	6
4.4.1	Infrastrukturfonds allgemein	6
4.4.2	Bereich 1: Agglomerationsverkehr	6
4.4.3	Bereich 2: Fertigstellung Nationalstrassennetz	7
4.4.4	Bereich 3: Sicherstellung der Netzfunktionalität bei den Nationalstrassen	7
4.4.5	Finanzielle Mittel, Quoten und Laufzeit des Fonds.....	8
4.5	Massnahmen für Randregionen und Berggebiete	9
4.5.1	Hauptstrassenbeiträge.....	9
4.5.2	Schieneinfrastruktur.....	9
4.6	Verwendung zweckgebundener Strassengelder für den öffentlichen Verkehr und S-Bahnen	10
4.7	Weitere Anmerkungen	11
4.7.1	Verhältnis zu anderen Finanzierungsinstrumenten und Finanzperspektiven.....	11
4.7.2	Hauptstrassenfinanzierung	11
4.7.3	Rückstellungen Spezialfinanzierung Strassenverkehr	11
4.7.4	Erhöhung Mineralölsteuer.....	11
4.7.5	Verfassungsänderung.....	12
	Anhang 1: Tabellarische Auswertung.....	i
	Anhang 2: Liste der Vernehmlassungsadressaten und -teilnehmer (mit Abkürzungen).....	xiv

1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 13. April 2005 die Vorlage „Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds)“ in die Vernehmlassung geschickt. Diese dauerte bis zum 15. Juli 2005.

Ziel der Vorlage ist die Sicherstellung der Finanzierung für die heute ungelösten Infrastrukturprobleme im Verkehrsbereich. Im Zentrum steht die Bereitstellung von Bundesmitteln für den Agglomerationsverkehr. Zudem muss auch die Finanzierung der Fertigstellung und Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes gewährleistet bleiben. Schliesslich ist die Finanzierung der Substanz und Werterhaltung bei den bestehenden Infrastrukturen in den Randregionen und Berggebieten sicherzustellen. Das in die Vernehmlassung geschickte Konzept umfasste drei Teile:

- Dringlichkeitsfonds als sofort wirksame Massnahme,
- Infrastrukturfonds,
- Flankierende Massnahmen für die Randregionen und Berggebiete.

Für Details zur Vernehmlassungsvorlage wird auf den Bericht für die Vernehmlassung vom 13. April 2005 verwiesen.¹

2 Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren

Zur Vernehmlassung wurden die kantonalen Stellen, Städte und Gemeinden, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, Spitzenverbände der Wirtschaft, Verkehrsverbände und -organisationen, Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen sowie weitere begrüsst. 99 Stellungnahmen trafen in der Folge ein. Die Liste der Vernehmlassungsadressaten und -teilnehmer² ist im Anhang 2 aufgeführt.

	Vernehmlassungsteilnehmer			
	Total eingeladen	Keine Stellungnahme	Spontane Antworten	Eingegangene Stellungnahmen
Kantonale Stellen	29	1	1	29
Städte und Gemeinden	2	--	4	6
Parteien	16	9	--	7
Spitzenverbände der Wirtschaft	8	2	--	6
Verkehrsverbände und -organisationen	13	1	2	14
Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen	4	--	5	9
Weitere Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten	11	3	20	28
Total	83	16	32	99

¹ <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20050406/02226/index.html>

² Der besseren Lesbarkeit halber wird für alle Vernehmlassungsteilnehmerinnen und Vernehmlassungsteilnehmer jeweils die männliche Form benützt, sie gilt selbstverständlich stellvertretend für beide Geschlechter.

3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Grundsätzliche Haltung

Die Stossrichtung der Vorlage wird allgemein gutgeheissen und insbesondere das rasche Handeln des Bundesrates nach der Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags begrüsst. Unterstützt werden namentlich die Schaffung eines Infrastrukturfonds mit zweckgebundenen Strassengeldern, die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die rasche Realisierung von dringenden und baureifen Projekten sowie der Abbau der heutigen Rückstellungen bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Zudem wird begrüsst, dass Massnahmen für die Randregionen und Berggebiete vorgeschlagen werden. Trotz Zustimmung im Grundsatz werden aber auch zahlreiche gewichtige Änderungen bzw. Nachbesserungen verlangt. Kontrovers sind die Meinungen insbesondere bezüglich der Verteilung der Gelder auf die einzelnen Verkehrsträger.

Das zweistufige Konzept mit einem langfristigen Infrastrukturfonds und einem Dringlichkeitsfonds als Übergangslösung wird nur von einer Minderheit in der vorgeschlagenen Form begrüsst. Eine grosse Anzahl der Vernehmlassungsteilnehmer befürwortet die Schaffung eines Fonds und eines einzigen Gesetzes mit einer „Übergangsregelung“, um die dringlichen Projekte rasch umzusetzen.

Die Liste der dringlichen Projekte wird insbesondere von den Strassenvertretern als zu sehr auf den öffentlichen Verkehr ausgelegt bezeichnet und somit als „verfassungswidrig“ abgelehnt. Auch von der SVP und der Wirtschaft wird bemängelt, dass die Liste zu wenig „ausgewogen“ sei, weshalb eine Überarbeitung der Liste gefordert wird. Die Gewichtung der in den Vernehmlassungsunterlagen enthaltenen Projektliste wird hingegen von der SP, den Gewerkschaften, den Umweltverbänden sowie dem Stadtrat von Zürich begrüsst. Daneben wird insbesondere bemängelt, dass nicht genügend transparent gemacht wurde, nach welchen Kriterien die Projekte ausgewählt wurden. Die Liste soll nochmals überarbeitet und die Kriterien sowie der Auswahlvorgang offen gelegt werden. Die Kantone wünschen in den Prozess der Auswahl der Projekte stärker einbezogen zu werden.

Zum Infrastrukturfonds

Der Infrastrukturfonds wird von einer Mehrheit grundsätzlich gutgeheissen. Klar abgelehnt wird er in der vorliegenden Form von der Grünen Partei und den Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen.

Die geplante Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten im Bereich Agglomerationsverkehr über den Infrastrukturfonds wird von einer starken Mehrheit gutgeheissen. Zur Aufteilung der Gelder auf verschiedene Verkehrsträger bestehen jedoch sehr unterschiedliche Vorstellungen.

Die geplante Fertigstellung des Nationalstrassennetzes über den Infrastrukturfonds wird von einer Mehrheit gutgeheissen. Die Grüne Partei, die Umwelt- und Naturschutzorganisationen und der Kanton Zürich sprechen sich klar gegen eine Mitfinanzierung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes über den Infrastrukturfonds aus.

Der dritte über den Infrastrukturfonds zu finanzierende Bereich – die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität bei den Nationalstrassen – ist am stärksten umstritten. Sehr skeptisch äussern sich die SP, die Grüne Partei, die Umwelt- und Naturschutzorganisationen sowie die Gewerkschaften. Es wird gefordert, dass jeder weitere Ausbau des Nationalstrassennetzes dem fakultativen Referendum unterstellt werden soll.

Zu den Massnahmen in Randregionen und Berggebieten

Dieser Bereich wird ebenfalls kontrovers beurteilt. Insbesondere Randregionen und Berggebiete fühlen sich in ihren Anliegen durch die Vorlage zu wenig ernst genommen. Die Massnahmen seien insgesamt zu vage und wenig konkret. Es wird gefordert, hier konkretere Vorschläge zu unterbreiten. So

soll beispielsweise die Hauptstrassenfinanzierung ebenfalls über den Infrastrukturfonds abgewickelt werden.

Finanzierung von öffentlichem Verkehr und S-Bahnen mit zweckgebundenen Strassengeldern

Die Verwendung von zweckgebundenen Strassengeldern zur Finanzierung von Projekten des öffentlichen Verkehrs und insbesondere von S-Bahnen in Agglomerationen wird sehr kontrovers beurteilt. Während auf der einen Seite eine Verfassungsmässigkeit klar anerkannt wird, wird auf der anderen Seite bezweifelt, ob es rechtlich überhaupt zulässig ist, Eisenbahnprojekte (S-Bahnen) über einen der geplanten Fonds zu finanzieren.

4 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens im Detail

4.1 Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage

Die Stossrichtung der Vorlage wird allgemein gutgeheissen und insbesondere das rasche Handeln des Bundesrates nach der Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags begrüsst. Unterstützt werden namentlich die Schaffung eines Infrastrukturfonds mit zweckgebundenen Strassengeldern, die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, sowie die rasche Realisierung von dringenden und baureifen Projekten. Ebenfalls Zustimmung findet der Abbau der heutigen Rückstellungen bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Begrüsst wird ferner, dass Massnahmen für die Randregionen und Berggebiete vorgeschlagen werden.

Trotz Zustimmung im Grundsatz werden aber auch zahlreiche Änderungen bzw. Nachbesserungen verlangt:

- Verzicht auf Dringlichkeitsfonds bzw. Integration in den Infrastrukturfonds: Die bürgerlichen Parteien, die Wirtschaft, die meisten Kantone und die Verkehrsverbände lehnen den Dringlichkeitsfonds ab. Sie unterstützen aber die Umsetzung von dringenden Vorhaben im Rahmen eines Infrastrukturfonds. SP, Grüne Partei, Gewerkschaften, Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen unterstützen den Dringlichkeitsfonds können aber ggf. auch einer Lösung mit einem Fonds zustimmen (abhängig von den konkreten öV-Projekten dieses Fonds).
- Liste der dringenden und baureifen Projekte: Die Kantone verlangen eine Überprüfung der dringenden und baureifen Projekte. Sie verlangen mehr Transparenz und Mitwirkung bei der Auswahl dieser Vorhaben.
- Massnahmen Randregionen/Berggebiete: Die Randregionen und Berggebiete sind mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht zufrieden. Sie fordern zusätzliche und konkretere Unterstützung.
- Verteilung der Gelder: Sehr kontrovers sind die Meinungen bezüglich der Verteilung der Gelder auf die einzelnen Verkehrsträger und Projekte. SP, Grüne Partei, Gewerkschaften, Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen unterstützen die vorgeschlagenen öV-Projekte des Dringlichkeitsfonds und beklagen den fehlenden Einbezug des Langsamverkehrs. Kritisch stehen diese Kreise Strassenprojekten gegenüber. Insbesondere wird der Ausbau des Nationalstrassennetzes zur Engpassbeseitigung abgelehnt bzw. ein fakultatives Referendum für Ausbaumentscheide verlangt. Die bürgerlichen Parteien, die Wirtschaft und die Strassenverkehrsverbände unterstützen die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs auf Strasse und Schiene. Sie verlangen aber eine verfassungsgetreue und ausgewogene Verteilung der Gelder auf die einzelnen Verkehrsträger. Für diese Kreise ist die Vernehmlassungsvorlage, insbesondere der Dringlichkeitsfonds, zu öV-lastig. Abgelehnt wird die Mitfinanzierung des Langsamverkehrs. Die Strassenverkehrsverbände lehnen die Mitfinanzierung von Eisenbahnprojekten/S-Bahnen für den Agglomerationsverkehr ab (im Gegensatz zur Mitfinanzierung von Trams und Stadtbahnen, Metros, usw.) und bezweifeln die entsprechende Verfassungsmässigkeit.

Grundsätzliche Bedenken äussern lediglich der Kanton AI und die EVP. Der Kanton AI bezeichnet es als unverständlich, dass noch vor Inkrafttreten der NFA bereits heute wieder zwei neue Finanzierungsgefässe geschaffen werden sollen. Die EVP fordert, den Ansatz nochmals von Grund auf zu überdenken, da sie in der vorgeschlagenen Vorlage ein „Denken von gestern“ sieht und weitere Investitionen in neue Strassen als höchst kritisch beurteilt.

4.2 Konzept

Das zweistufige Konzept mit einem langfristigen Infrastrukturfonds und einem Dringlichkeitsfonds als Übergangslösung wird nur von einer Minderheit (BE, FR, GE, Stadtrat von Zürich, SP, Gewerkschaften, den zwei Verbänden des öffentlichen Verkehrs, equiterre und Lausanne Région) begrüsst. Zwar wird von den Befürwortern des Dringlichkeitsfonds teilweise explizit verlangt, diesen in der vorliegenden Form zu verwirklichen, ausser dem SGB lehnt jedoch niemand eine Integration des Dringlichkeitsfonds in den Infrastrukturfonds klar ab.

Viele Vernehmlassungsteilnehmer äussern die Befürchtung, dass keine Garantie besteht, dass auf den Dringlichkeitsfonds tatsächlich ein Infrastrukturfonds für die langfristige und umfassende Verkehrsinfrastrukturfinanzierung eingeführt wird. Auch wenn diese Befürchtungen nicht von allen geteilt werden, so sprechen sich doch eine grosse Anzahl der Vernehmlassungsteilnehmer³ für die Schaffung eines Fonds und eines einzigen Gesetzes aus und viele von ihnen befürworten die Schaffung einer „Übergangsregelung“⁴, um die dringlichen Projekte möglichst rasch umzusetzen. Der Kanton SZ, die BPUK/KöV sowie CVP und CSP, LITRA, VSS, SBB, STV, VESTRA und Infrastruktur Strasse verlangen, dass zusammen mit der Gesetzesvorlage dem Parlament eine erste Tranche für die Mitfinanzierung dringlicher Projekte zur Genehmigung vorgelegt wird.

Von der Grünen Partei, den Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen sowie VCS, SEV und IG Velo wird anstelle eines Infrastrukturfonds ein „Fonds für den öffentlichen Agglomerationsverkehr und den Langsamverkehr“ gefordert. Die SVP und die Fédération des Entreprises Romandes hingegen sprechen sich für einen „Strassenfonds“ aus. Der Kanton Wallis möchte, dass der Infrastrukturfonds in zwei Fonds aufgeteilt wird, einen Fonds für den Strassenverkehr und einen für den öffentlichen Verkehr. Die Ville de Genève schlägt vor, für die beiden Bereiche „Agglomerationsverkehr“ und „Nationalstrassen“ je einen separaten Fonds zu erstellen.

Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Fonds sollen mit einer Einmaleinlage aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bzw. einer jährlichen Einlage aus den zweckgebundenen Strassengeldern geäufnet werden. Dies wird von NW, GL, FR, NE, FDK, SGeV, Stadtrat von Zürich, SP, SGV, SGB, ACS, VöV, IGöV, Allianz Verkehr, equiterre, Alpeninitiative, umverkehr, bauenschweiz, und VSCI explizit begrüsst. Niemand spricht sich gegen eine Verwendung dieser Gelder aus.

³ BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, BPUK/KöV, SSV, SGeV, FDP CVP, CSP, economiesuisse, SAV, SGV, SBV, TCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr, SAB, SBB, Die Post, STV, VESTRA, bauenschweiz, SBV, Centre patronal, KGL, HKG, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, AGVS, Pro Bahn Schweiz, SHV, Agglomeration Basel, Lausanne Région

⁴ BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, BPUK/KöV, SSV, SGeV, CVP, CSP, economiesuisse, SAV, SGV, TCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, Allianz Verkehr, SAB, SBB, Die Post, STV, VESTRA, bauenschweiz, SBV, Pro Bahn Schweiz, SHV, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, AGVS, Lausanne Région

4.3 Dringlichkeitsfonds

4.3.1 Dringlichkeitsfonds allgemein⁵

Der Dringlichkeitsfonds wird von einer starken Minderheit⁶ grundsätzlich begrüsst. Demgegenüber wird er in der vorliegenden Form von FDP, CVP, SVP, ACS, TCS, FRS, ASTAG, STV, bauenschweiz, centre patronal, auto-schweiz, VSCI und AGVS klar abgelehnt. Der Dringlichkeitsfonds wird von diesen Teilnehmern aber auch insofern gutgeheissen, dass er als Übergangsregelung in den Infrastrukturfonds integriert werden soll.

Die Äufnung des Fonds mit den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird nicht bestritten. Über die Höhe der Einlage bestehen hingegen unterschiedliche Auffassungen. Als Angemessen erscheint dem Kanton BE die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen 2,2 Milliarden Franken. Mehr Mittel, bzw. Mittel in genügendem Umfang möchten die Kantone ZH, LU und NE, der Städte- und Gemeindeverband, der VöV, equiterre und die SBB. Einen Betrag von rund 3 Mrd. Franken (alle Mittel der Rückstellungen mit Ausnahme einer angemessenen Schwankungsreserve) möchten ACS, TCS, LITRA, IGöV, Allianz Verkehr, STV, VESTRA, die Fédération des Entreprises Romandes, SBV und die Infrastruktur Strasse in den Fonds einlegen. Die ganzen 3,7 Mrd. Franken sollen nach Ansicht der Kantone FR, VD und VS sowie der SVP über den Fonds verwaltet werden.

4.3.2 Projekte Dringlichkeitsfonds

Die heutige Liste wird von der SVP, den Strassenvertretern und Teilen der Wirtschaft abgelehnt. Es wird bemängelt, dass die Liste nicht ausgewogen sei und zu sehr auf den öffentlichen Verkehr ausgelegt.

Die Gewichtung der in den Vernehmlassungsunterlagen enthaltenen Projektliste wird hingegen vom Stadtrat von Zürich, der SP, den Gewerkschaften, den Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen, VCS, IGöV und SEV sowie FSU begrüsst. Die SP lehnt hingegen ab, dass auf diesem Weg die Einsparungen aus den EP03 und 04 rückgängig gemacht werden sollen.

Die Aufnahme der drei S-Bahn-Projekte in die Liste bzw. die Finanzierung von S-Bahn-Projekten über den Fonds wird von den Kantonen SH, TG, TI und GE, dem Städteverband, der Ville de Genève, der SP und der Grünen Partei, von VCS, LITRA, VöV, IGöV, SEV, WWF, Alpeninitiative, Greenpeace, FFU, SHS, SBB, BLS, VESTRA, Pro Bahn Schweiz und transfair explizit gutgeheissen. SP, LITRA und SBB sprechen sich jedoch dafür aus, dass die Finanzierung von S-Bahnen später wieder über das Instrument der Leistungsvereinbarung mit den SBB abgewickelt werden solle, bzw. S-Bahnen hauptsächlich auch über dieses Instrument finanziert werden sollen. (vgl. Kapitel 4.6).

Wie vorgeschlagen eine abschliessende Liste ins Gesetz aufzunehmen bezeichnen die Kantone FR, SH und NE, die CVP und die SP, der SGB, VöV und IGöV als sinnvoll. Die Agglomeration Basel wünscht, dass nochmals geprüft werden soll, ob eine Aufnahme überhaupt sinnvoll ist. Gegen eine Aufnahme einer konkreten Liste ins Gesetz äussern sich die Kantone BE, NW, VD, die FDP, die VESTRA, die Infrastruktur Strasse, Lausanne Région sowie die association centre-jura, GCLIM und RVAJ. Die Liste sollte jedoch nach Ansicht der Kantone BL, SH, VD, der BPUK/KöV, dem VöV, der VESTRA und der Agglomeration Basel sowie Lausanne Région flexibel gestaltet sein, so dass ein „Nachrutschen“ von Projekten möglich ist, wenn es bei der Ausführung eines Projekts unerwartet zu

⁵ Der Dringlichkeitsfonds wird zwar von einigen Vernehmlassungsteilnehmern in der vorliegenden Form abgelehnt oder es wird verlangt, ihn in Form einer Übergangsregelung in den Infrastrukturfonds zu integrieren. Die Aussagen zu dieser „Übergangsbestimmung“ wurden in der Auswertung gleich behandelt wie diejenigen zu einem Dringlichkeitsfonds.

⁶ FR, BS, NE, SH, SSV, Stadtrat von Zürich, Ville de Genève, SP, GPS, CSP, SGB, Travail.Suisse, VCS, VöV, VSS, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo, WWF, Alpeninitiative, umverkehR, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS, FSU, Pro Bahn Schweiz, transfair, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

Verzögerungen kommen sollte. Die anderen Vernehmlassungsteilnehmer haben sich zu dieser Frage nicht geäußert.

Nebst konkreten Projekten auf der Liste, bzw. deren Gewichtung wird insbesondere bemängelt, dass keine klaren Kriterien kommuniziert wurden, nach welchen die Projekte ausgewählt wurden. Insbesondere die Kantone⁷ sprechen sich dafür aus, dass die Liste nochmals überarbeitet werden soll und sie in den Prozess besser einbezogen werden möchten. Dieser Meinung schliessen sich weitere Vernehmlassungsteilnehmer⁸ an.

Die Mittel aus dem Dringlichkeitsfonds – bzw. für Projekte, welche in den Übergangsbestimmungen verwirklicht werden sollen – sollen nach Ansicht der Kantone BE und BS, dem Stadtrat von Zürich, der SP und der Grünen Partei, den Gewerkschaften, den Umwelt- und Naturschutzorganisationen, von VCS, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo, FSU und der Agglomeration Basel auch für Projekte des Langsamverkehrs verwendet werden können. Für eine Aufnahme von Projekten der kombinierten Mobilität sprechen sich der Kanton BE und die Travail.Suisse aus, für P+R-Projekte der TCS und die Fédération des Entreprises Romandes und für die Aufnahme von Busprojekten der SVI.

Im Zuge der Stellungnahmen wurden zahlreiche weitere Projekte gemeldet, welche als dringlich und baureif betrachtet werden und für eine Aufnahme in die Liste geprüft werden sollen.

4.4 *Infrastrukturfonds*

4.4.1 *Infrastrukturfonds allgemein*

Der Infrastrukturfonds wird von einer Mehrheit grundsätzlich gutgeheissen.⁹ Klar abgelehnt wird er in der vorliegenden Form von der Grünen Partei, den Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen, sowie von VCS, SEV und Fussverkehr Schweiz.

Grundsätzlich wird das Engagement des Bundes bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gutgeheissen. Es wird betont, dass Infrastrukturen zu verwirklichen seien, die keinen weiteren Aufschub mehr dulden. Das rasche Handeln des Bundes, Lösungsvorschläge im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen aufzuzeigen – insbesondere im Bereich des Agglomerationsverkehrs – wird begrüsst.

4.4.2 *Bereich 1: Agglomerationsverkehr*

Die geplante Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten im Bereich Agglomerationsverkehr über den Infrastrukturfonds wird von einer starken Mehrheit der Kantone, der BPUK/KöV, der FDK, dem Städte- und Gemeindeverband, den teilnehmenden Parteien (mit Ausnahmen der EVP), von der Wirtschaft, den meisten Verkehrsverbänden und weiteren Vernehmlassungsteilnehmern¹⁰ begrüsst und die Not-

⁷ ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, BPUK/KöV

⁸ SSV, SGeV, FDP, CVP, GPS, economiesuisse, SAV, ACS, VCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, SVI, SEV, WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU, SAB, Die Post, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomeration Basel, Lausanne Région

⁹ BPUK/KöV, SSV, Landschaft Davos Gemeinde, FDP, CVP, SP, SVP, SGV, ACS, TCS, FRS, VöV, ASTAG, VSS, IGöV, Allianz Verkehr, equiterre, Die Post, FSU, STV, bauenschweiz, KGL, auto-schweiz, VSCI, AGVS, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

¹⁰ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, BPUK/KöV, FDK, SSV, SGeV, Stadtrat von Zürich, Stadt Zug, Ville de Genève, FDP, CVP, SP, SVP, CSP, GPS, economiesuisse, SAV, SGV, SGB, KV, Travail.Suisse, ACS, TCS, VöV, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Allianz Verkehr, IG Velo, umverkehr, SAB, FSU, STV, bauenschweiz, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SBV, transfair, auto-schweiz, VSCI, AGVS, Agglomeration Basel, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

wendigkeit des Engagements des Bundes in diesem Bereich anerkannt. Zur Aufteilung der Gelder auf verschiedene Verkehrsträger bestehen indes sehr unterschiedliche Vorstellungen.

Die FDK, Stadt Zug, Ville de Genève, die SP, CSP, EVP, IGöV, IG Velo und equiterre, FSU und transfair sprechen sich dafür aus, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr im Bereich des Agglomerationsverkehrs vermehrt zu betonen und prioritär zu fördern sind. Für diesen Bereich sollen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Grüne Partei, die Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen, VCS, SEV und Fussverkehr Schweiz sowie transfair fordern, dass sich die Mitfinanzierung des Bundes auf Projekte des öffentlichen und des Langsamverkehrs beschränken soll. Falls der Bundesrat an seinen Vorschlägen zum Infrastrukturfonds festhalten will, solle – nebst der erwähnten Beschränkung auf den öffentlichen und Langsamverkehr – gemäss der Grünen Partei, den Umwelt- und Naturschutzorganisationen sowie VCS, SEV und Fussverkehr Schweiz im Bereich Agglomerationsverkehr ein separates Infrastrukturprogramm und ein Verpflichtungskredit in Form von referendumsfähigen Bundesbeschlüssen vorgelegt werden.

Die Kantone SZ, GR, VS, die FDP und die Handelskammer Graubünden fordern, dass auch kleine Agglomerationen angemessen einbezogen (Berücksichtigung auch von Projekten aus kleinen Agglomerationen) und ein Teil der Finanzmittel für kleinere Agglomerationen reserviert werden solle.

4.4.3 Bereich 2: Fertigstellung Nationalstrassennetz

Die geplante Fertigstellung des Nationalstrassennetzes über den Infrastrukturfonds wird von einer Mehrheit gutgeheissen. Acht Kantone, die BPUK/KöV, der Gemeindeverband, alle teilnehmenden Parteien mit Ausnahme der Grünen Partei und der EVP, die Gewerkschaften, der SGV, die Strassenverbände, die Allianz Verkehr sowie zwei Organisationen des öffentlichen Verkehrs und weiteren Vernehmlassungsteilnehmer sprechen sich für eine Finanzierung dieses Bereichs über den Infrastrukturfonds aus.¹¹ Jedoch müssen die Prioritäten beim Ausbau und der Schliessung von Lücken im Nationalstrassennetz nach klaren betriebs- und volkswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien erfolgen (economiesuisse, SAV, FSU).

Der Kanton ZH, die Grüne Partei, die Umwelt- und Naturschutzorganisationen sowie VCS, SEV und IG Velo sprechen sich klar gegen eine Mitfinanzierung der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes über den Infrastrukturfonds aus. Vielmehr soll für die Fertigstellung dieses Netzes auf die bestehenden und bewährten Instrumente zurückgegriffen werden, es bestehe kein Grund, für die Schliessung der restlichen Lücken ein neues Instrumentarium einzusetzen.

4.4.4 Bereich 3: Sicherstellung der Netzfunktionalität bei den Nationalstrassen

Der dritte über den Infrastrukturfonds zu finanzierende Bereich – die Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität bei den Nationalstrassen – ist am stärksten umstritten.

¹¹ BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, BPUK/KöV, SGeV, FDP, CVP, SP, SVP, CSP, SGV, SGB, KV, Travail.Suisse, ACS, TCS, VöV, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr, SAB, Die Post, STV, bauenschweiz, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SBV, auto-schweiz, VSCI, AGVS, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

Er wird von fünf Kantonen, der BPUK/KöV, der FDP, von Travail.Suisse, von den Strassenverbänden, zwei Organisationen des öffentlichen Verkehrs sowie weiteren Vernehmlassungsteilnehmern gutgeheissen.¹²

Sehr skeptisch äussern sich hingegen die SP und die Grüne Partei, die Gewerkschaften, VCS, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, die Umwelt- und Naturschutzorganisationen, sowie die FSU gegen zusätzliche Mittel für einen – nach ihrer Ansicht – nicht klar umschriebenen Bereich. Der Begriff soll klarer gefasst werden und auf eine Erweiterung des Netzes unter diesem Titel ist zu verzichten. Jeder weitere Ausbau des Nationalstrassennetzes soll dem fakultativen Referendum unterstellt werden, dies fordern die SP und die Grüne Partei, der VCS, IGöV, SEV, Fussverkehr Schweiz, sowie die Umwelt- und Naturschutzorganisationen. Nach Ansicht von SVI und den Ärzte/innen für Umweltschutz soll geprüft werden, ob die fünf Milliarden dieses Bereiches nicht auch für öV-Massnahmen verwendet werden können, da lokale Engpässe im Nationalstrassennetz besser durch eine Verlagerung auf den öV statt durch Ausbauten zu bewältigen seien. Die SP und der IGöV fordern, dass die fünf Milliarden, welche für diesen Bereich vorgesehen sind, besser in den Agglomerationsverkehr sowie die Randregionen und Berggebiete fließen sollen.

4.4.5 Finanzielle Mittel, Quoten und Laufzeit des Fonds

Eine Präzisierung bzw. Festlegung bezüglich der jährlich in den Fonds einzulegenden Mittel, um eine jährliche Äufnung zu garantieren, fordern die Kantone LU, FR, JU, die BPUK/KöV, die CVP, der SGV, bauenschweiz, der SBV sowie die Infrastruktur Strasse. Der Infrastrukturfonds soll mit ausreichend Mitteln dotiert werden (Kanton ZH und equiterre). Der TCS möchte mehr als eine Milliarde Franken in den Infrastrukturfonds einlegen. Die SVP möchte die gesamten jährlichen Einnahmen von rund 3,7 Milliarden Franken der zweckgebundenen Strassengeldern in Infrastrukturfonds einlegen.

Die finanziellen Mittel für die drei Bereiche sollen im Gesetz verbindlich festgelegt und die Verteilungsschlüssel transparent dargelegt werden (LU, BS, BL, VD, VS, SSV, Stadt Zug, FDP, CVP, SVP, FRS, Centre partronal, Fédération des Entreprises Romandes, auto-schweiz, AGVS, Agglomeration Basel) bzw. die Summe für den Agglomerationsverkehr präzisiert werden (VSS). Die Stadt Zug, die Travail.Suisse und die IG Velo fordern in diesem Zusammenhang, dass die Mittel der drei Bereiche zugunsten des Agglomerationsverkehrs umverteilt werden. Die Fédération des Entreprises Romandes hingegen möchte die Mittel zugunsten der Nationalstrassen umverteilen. Die Grüne Partei, die Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen sowie VCS und SEV fordern, dass mindestens ein Drittel der Fondsmittel für den Bereich Agglomerationsverkehr eingesetzt werden soll. Der Kanton LU möchte die jährlichen Einlagen auf 1,25 Mrd. erhöhen, dadurch würden für den Bereich des Agglomerationsverkehrs 11 Mrd. Franken zur Verfügung stehen. Für die Ville de Genève und die Lausanne Région erscheinen die Mittel für den Agglomerationsverkehr ungenügend.

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer fordern Quoten für die einzelnen Förderbereiche des Bereichs Agglomerationsverkehrs. Die verschiedenen Vorschläge sind im Anhang 1 zu finden.

Ebenfalls wird teilweise gefordert, die Laufzeit des Fonds im Gesetz festzulegen. Der Kanton LU fordert lediglich eine Präzisierung. Während SO, SGV und SBV eine Maximaldauer von 20 Jahren im Gesetz festgeschrieben haben wollen, wünschen BPUK/KöV und die Post die Festlegung einer Minimaldauer. Die BPUK/KöV spricht sich zudem zusammen mit dem VSI dafür aus, dass in Art. 8 des IANG eine „Kann-Formulierung“ geprüft wird und somit eine gewisse Flexibilität ermöglicht wird. Der VSS spricht sich für eine Beschränkung sowohl nach Maximal- als auch als Minimaldauer aus. Die SVP möchte den Infrastrukturfonds nicht beschränken.

¹² BE, OW, SO, BS, JU, BPUK/KöV, FDP, Travail.Suisse, ACS, TCS, VöV, ASTAG, VSS, IGöV, Die Post, VESTRA, bauenschweiz, SBV, VSCI, Infrastruktur Strasse, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

4.5 Massnahmen für Randregionen und Berggebiete

Die vorgeschlagenen Massnahmen für die Randregionen und Berggebiete werden von den Kantonen BE und OW, der BPUK/KöV, dem Gemeindeverband, der SP, der Wirtschaft, SGB, FSU, STV, SHV, der Agglomeration Basel, dem VRB sowie der association centre-jura, der GCLIM und RVAJ begrüsst und die grundsätzliche Notwendigkeit von Massnahmen für diese Räume anerkannt. Zusätzliche Mittel für Randregionen und Berggebiete werden von den Kantonen ZH und ZG sowie dem Städteverband abgelehnt und zusätzliche Kompensationsmassnahmen mit grösster Skepsis betrachtet.

Der Kanton NW, der Gemeindeverband, die SP und die Landschaft Davos Gemeinde bezeichnen die Vorschläge als zu vage und fordern eine Konkretisierung. Es wird zwar begrüsst, dass Vorschläge gemacht werden, die Massnahmen werden jedoch als ungenügend und nicht zielführend bezeichnet. Die Berg- und Randkantone UR, OW GL, AI, GR, die FDK, die SAB, die Handelskammer Graubünden sowie die Landschaft Davos Gemeinde bemängeln an den vorgeschlagenen Massnahmen insbesondere, dass sie in einem „krassen Missverhältnis“ zu den für die Agglomerationen bereitgestellten Mittel stehen. Die Mittel würden bei weitem nicht ausreichen, um die nötigen Investitionen zu bewältigen und die flankierenden Massnahmen sind völlig ungenügend, damit die anstehenden Aufgaben im Verkehrsbereich zu erfüllen seien. Es wird eine Gleichbehandlung mit den Agglomerationen gefordert. Die Kantone AI, NW, GL und TI, sowie der Gemeindeverband, die FDP und die SAB bemerken, dass die Vorschläge im Bereich des Agglomerationsverkehrs nicht zulasten der Randregionen und Berggebiete gehen dürfen, denn Bundesmittel sind auch im ländlichen Raum nötig und es besteht eine Notwendigkeit für finanzielle Mittel zugunsten der Randregionen und Berggebiete. Der SGB hingegen betont, dass Massnahmen zugunsten der Randregionen und Berggebiete nicht zulasten der Agglomerationen erfolgen dürfen.

Die SP, der SGB, die LITRA und der IGöV schlagen vor, dass die Finanzierung und der Substanzerhalt der Verkehrsinfrastrukturen von Strasse und Schiene in Randregionen und Berggebieten ebenfalls in den Fonds aufgenommen werden soll.

4.5.1 Hauptstrassenbeiträge

Die vorgeschlagene Erhöhung des Faktors Topographie zielt nach Ansicht des Kantons GR, der SP und der Grünen Partei sowie VCS, ASTAG, SEV, den Umwelt- und Naturschutzorganisationen, der HKG, SHV, association centre-jura, GCLIM und RVAJ in die richtige Richtung und wird grundsätzlich begrüsst. Hingegen sprechen sich die Kantone ZG, FR, BL und TG sowie der SVI klar gegen eine Erhöhung des Topographiefaktors zugunsten der Berggebiete aus.

Der Kantone SZ und OW fordern, dass seitens des Bundes mehr Mittel für Hauptstrassen in Randregionen und Berggebieten bereitzustellen sind. Die Kantone UR, AI, GR, VS, die SAB und die Handelskammer Graubünden möchten, dass die restlichen 1,5 Milliarden Franken, welche nach Entnahme der Einmaleinlage noch vorhanden sind, zu Gunsten von Hauptstrassenprojekten in Randregionen und Berggebieten bereitgestellt werden sollen. Als Alternative wird von UR, GR, SAB und der Handelskammer Graubünden vorgeschlagen, dass 15 % der Mittel des Fonds für diese Aufgaben reserviert werden sollen. Der Kanton UR, die LITRA und die SAB fordern, dass in Zukunft mindestens 5 % der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen reserviert werden und dies im Mineralölsteuergesetz verankert wird.

4.5.2 Schieneninfrastruktur

Die Vorschläge im Bereich Schieneninfrastruktur werden von der Grünen Partei und der EVP, den Umwelt- und Naturschutzorganisationen, dem VCS und dem SEV als vertretbar bezeichnet. Allerdings fordern die Grüne Partei, die Umwelt- und Naturschutzorganisationen, der VCS und der SEV, dass

auch der Betrieb des öffentlichen Verkehrs in den Randregionen und Berggebieten mitfinanziert werden soll.

Die Vorschläge im Bereich der Schieneninfrastruktur in Randregionen und Berggebieten bezeichnen die Kantone FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE, die LITRA, die SAB und die Handelskammer Graubünden als zu vage und ungenügend. Zudem bestehe keine Garantie für die Umsetzung. Sie fordern eine Konkretisierung und tragfähige Lösungen. Eigene Vorschläge im Bereich der Schieneninfrastruktur in Randregionen und Berggebiete werden jedoch von keinem der Vernehmlassungsteilnehmer gemacht.

4.6 Verwendung zweckgebundener Strassengelder für den öffentlichen Verkehr und S-Bahnen

Die Verwendung von „Strassengeldern“ für den privaten als auch den öffentlichen Verkehr, bzw. für „Strasse und Schiene“ wird von einer grossen Mehrheit¹³ explizit begrüsst. Die Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen wird von niemandem bestritten, allerdings bestehen unterschiedliche Ansichten, welche Verkehrsträger unterstützt werden sollen. Die Kantone NW und ZG, die BPUK/KöV, die FDP, ASTAG, VSS, die Post, der FSU, die VESTRA und die Infrastruktur Strasse betonen zudem, dass es verfassungsrechtlich nicht möglich sei, öV-Projekte, bzw. Eisenbahnprojekte oder Schieneninfrastrukturen mitzufinanzieren, die ausserhalb einer Agglomeration liegen.

Die Mitfinanzierung von S-Bahnen und insbesondere die Unterstützung der drei S-Bahn-Projekte „Tiefbahnhof Zürich / Durchmesserlinie“, „MEVA“ und „CEVA“ werden von den Kantonen SH, TG, TI und GE, dem Städteverband, der SP und der Grünen Partei, sowie den Umweltverbänden, Organisationen des öffentlichen Verkehrs sowie der LITRA, der VESTRA, der Ville de Genève und transfair ausdrücklich begrüsst. Allerdings weisen SP, LITRA und die SBB darauf hin, dass die Finanzierung solcher Projekte später wieder wie gewohnt über die Leistungsvereinbarung mit den SBB stattfinden soll.

Hingegen bezeichnen die SVP, der SGV, die Strassenverbände, das Centre patronal, der SBV und der SHV die Verwendung der Rückstellungen „Spezialfinanzierung“ und der zweckgebundenen Strassengelder für S-Bahn-Projekte als verfassungswidrig. SVP, SGV, TCS, ASTAG, centre patronal und die Fédération des Entreprises Romandes sprechen sich zudem auch gegen eine Verwendung dieser Gelder für Projekte des Langsamverkehrs, des nicht-motorisierten Verkehrs und der kombinierten Mobilität aus und bezeichnen eine solche Mittelverwendung ebenfalls als verfassungswidrig. Hingegen wird die Verwendung von „Strassengeldern“ für Trams von niemandem abgelehnt.

Obwohl nach Ansicht der Fédération des Entreprises Romandes und des SBV die S-Bahn-Finanzierung eigentlich über die Leistungsvereinbarung finanziert werden soll, können sie eine gewisse Flexibilität akzeptieren, da der Strassenverkehr davon profitiert. Explizit hinter den Standpunkt, dass die Verwendung von „Strassengelder“ für S-Bahn-Projekte verfassungsmässig zulässig ist, stellen sich der SGB, die LITRA, der VöV, IGöV, die SBB, die BLS und die VESTRA. Die CVP wünscht, dass diese Frage vorgängig noch geklärt werden soll. Innerhalb des STV und der Allianz Verkehr sind die Mitglieder zu dieser Frage geteilter Meinung.

¹³ LU, NW, GL, SH, BPUK/KöV, FDK, Stadt Zug, FDP, SP, CSP, economiesuisse, SAV, SGB, KV, VöV, FRS, VSS, Die Post, FSU, STV, VESTRA, bauenschweiz, auto-schweiz, VSCI

4.7 Weitere Anmerkungen

4.7.1 Verhältnis zu anderen Finanzierungsinstrumenten und Finanzperspektiven

Zehn Kantone (ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG VD und NE), die BPUK/KöV, der Städte- und Gemeindeverband sowie der SGV, TCS, LITRA, FRS, VSS, Allianz Verkehr und die Agglomeration Basel fordern, dass eine klare Abgrenzung zu bestehenden Finanzierungsinstrumenten gewährleistet wird. Auch diese Kanäle müssen über genügend Mittel verfügen. Projekte und Finanzierungsinstrumente seien besser aufeinander abzustimmen. Die anderen verkehrspolitischen Dossiers müssen gleichzeitig aufdatiert und politisch reif gemacht werden. Es muss eine klare Abgrenzung zwischen Agglomerationsprojekten und Projekten, die anderweitig finanziert werden können, stattfinden. Zudem fordern die Kantone ZH, BE, OW ZG, AI, VD, FR, SG, GR, die FDP und die SVP, economiesuisse und SAV, der SVI, die Handelskammer Graubünden und die Agglomeration Basel, dass die Finanzflüsse genau aufgezeigt werden. So sei nicht klar, wie die restlichen zweckgebundenen Strassengeldern verwendet werden. Eine Aufteilung zwischen Fonds und übrige Aufgaben habe zwingend zu erfolgen. Der Zusammenhang mit dem Verkehrsfinanzierungssystem ist genauer aufzuzeigen.

Daneben fordern mehrere Kantone¹⁴, die FDK und der SSV, die FDP, economiesuisse und SAV, SVI, SAB, die Handelskammer Graubünden, die Agglomeration Basel und die Lausanne Région eine langfristige umfassende Finanzplanung für aller Verkehrsinfrastrukturen. Es ist nicht klar, ob die Mittel ausreichen werden und eine sachliche Herleitung des Mittelbedarfs wird vermisst.

4.7.2 Hauptstrassenfinanzierung

Der Kanton FR, die vier Bundesratsparteien, SGV, SGB, LITRA, die Allianz Verkehr, STV, auto-schweiz und AGVS sprechen sich dafür aus, dass die Hauptstrassen ebenfalls über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden sollen. Von den Strassenverbänden und der Allianz Verkehr wird zur Umsetzung folgende Idee vorgeschlagen: Die Hauptstrassen sollen über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Dafür sollen die S-Bahnen aus dem allgemeinen Bundeshaushalt über die Leistungsvereinbarung mit den SBB finanziert werden, durch die Verlagerung der Hauptstrassen in den Infrastrukturfonds würden die Anforderungen der Schuldenbremse trotzdem eingehalten werden.

4.7.3 Rückstellungen Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Die Mittel aus den Rückstellungen Spezialfinanzierung Strassenverkehr sollen nach Ansicht des Kantons ZG nicht wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagen auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden. Vielmehr sollen die nötigen Mittel bei anderen Bundesaufgaben eingespart werden.

4.7.4 Erhöhung Mineralölsteuer

Eine Erhöhung der Mineralölsteuer wird vom Kanton FR, der SVP, economiesuisse und SAV, sowie der Fédération des Entreprises Romandes klar abgelehnt. Zumindest solange noch Mittel in den Rückstellungen Spezialfinanzierung Strassenverkehr vorhanden sind, sei von einer solchen Erhöhung klar abzusehen. Die SP fordert, dass eine allfällige Erhöhung frühzeitig und laufend zu prüfen sei. Die FDK bezweifelt, dass eine Erhöhung nach 2010 überhaupt realistisch ist.

¹⁴ ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD

4.7.5 Verfassungsänderung

Die ASTAG bezweifelt, dass die verfassungsrechtliche Lage zur Umsetzung der Gesetzesvorlage ausreichend ist. Sie fordert eine Verfassungsänderung analog zum Avanti-Gegenvorschlag.

umverkehR wünscht, dass die Verfassung dahingehend geändert wird, dass ein Drittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verwendet werden kann.

Anhang 1: Tabellarische Auswertung

Anliegen / Aussage	Anmerkungen	Autor
1. Grundsätzliche Übereinstimmung mit der Vorlage		
Grundsätzlich mit der Richtung des Vorschlages (Engagement des Bundes zugunsten wichtiger Verkehrsprojekte) einverstanden / Notwendigkeit eines raschen Handelns unbestritten / Anerkennung der Notwendigkeit einer neuen Vorlage / Zustimmung zu einer Fondslösung / Unter Vorbehalt grundsätzlich einverstanden		<p>Alle Kantone ausser AI (SZ, BL, AR, TG schliessen sich im Grundsatz der Stellungnahme der BPUK/KöV¹⁵ an), BPUK/KöV, FDK</p> <p>SSV, SGeV, Stadtrat von Zürich, Ville de Genève, Stadt Zug, Landschaft Davos Gemeinde</p> <p>FDP, CVP, SP, SVP, GPS, CSP</p> <p>economiesuisse, SAV¹⁶, SGV, SGB, KV, Travail.Suisse</p> <p>ACS, TCS, VCS, LITRA, VöV, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, Allianz Verkehr, IG Velo</p> <p>WWF, equiterre, Alpeninitiative, umverkehr, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS</p> <p>SAB, SBB, BLS¹⁷, Die Post, FSU, STV, VESTRA, bauenschweiz,</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SBV, Centre patronal, transfair, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, VSCI, AGVS, Pro Bahn Schweiz, VCS Sektion Basel (schliesst sich Stellungnahme VCS an), KGL, HKG, SHV, Agglomeration Basel, VRB, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
Tendenziell eher gegen die Vorlage:	<ul style="list-style-type: none"> - Unverständlich, dass bereits kurz nach NFA zwei neue Finanzierungsgefässe geschaffen werden sollen - „Ansatz der geplanten Infrastrukturfonds nochmals von Grund auf überdenken“ 	<p>AI</p> <p>EVP</p>

¹⁵ Stellungnahme BPUK/KöV wird von folgenden Kantonen erwähnt mit dem Hinweis, dass sie dahinter stehen, sich dieser Stellungnahme anschliessen, sie unterstützen, sie in der Erarbeitung ihrer Stellungnahme beigezogen haben, die Ansicht teilen, sie befürworten, sich ihr anschliessen oder sie als Bestandteil ihrer Stellungnahme betrachten: ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD. Die Agglomeration Basel steht ebenfalls hinter der Stellungnahme der BPUK/KöV. AR verzichtet auf eigene Bemerkungen und schliesst sich damit inhaltlich voll der Stellungnahme der BPUK/KöV an. Nicht erwähnt wird sie von: NW, GL; NE, GE, JU. OW, GR und VS verweisen auf oder unterstützen die Stellungnahme der SAB. AI und GR verweisen auf diejenige der FDK.

¹⁶ SAV verzichtet auf Einreichung einer Stellungnahme und steht voll und ganz hinter derjenigen von economiesuisse.

¹⁷ BLS schliesst sich an der Stellungnahme des VöV an.

2. Konzept		
Dringlichkeitsfonds wird:	<ul style="list-style-type: none"> - grundsätzlich begrüsst - in der vorgeschlagenen Form abgelehnt 	<p>FR, BS, NE, SH SSV, Stadtrat von Zürich, Ville de Genève SP, GPS, CSP SGB, Travail.Suisse VCS, VöV, VSS, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo WWF, Alpeninitiative, umverkehrR, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS FSU Pro Bahn Schweiz, transfair, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>FDP, CVP, SVP ACS, TCS, FRS, ASTAG STV, bauenschweiz centre patronal, auto-schweiz, VSCI, AGVS</p>
Infrastrukturfonds wird:	<ul style="list-style-type: none"> - grundsätzlich gutgeheissen/begrüsst - in der vorgeschlagenen Form abgelehnt 	<p>UR, SO, SH, AG, JU, BPUK/KöV SSV, Landschaft Davos Gemeinde FDP, CVP, SP, SVP SGV ACS, TCS, FRS, VöV, ASTAG, VSS, IGöV, Allianz Verkehr equiterre Die Post, FSU, STV, bauenschweiz KGL, auto-schweiz, VSCI, AGVS, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>GPS VCS, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS</p>
Zwei-Fonds-Konzept /Zweistufiges Konzept wird grundsätzlich begrüsst		<p>BE, FR, GE Stadtrat von Zürich SP SGB, KV, Travail.Suisse VöV, IGöV equiterre transfair, Lausanne Région</p>
Unterteilung in Dringlichkeits- und Infrastrukturfonds wird abgelehnt / Schaffung eines einzigen Fonds ausreichend / Es soll nur ein einziges Gesetz geschaffen werden / Ein einziges Ge-		<p>BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, BPUK/KöV SSV, SGeV FDP CVP, CSP economiesuisse, SAV, SGV, SBV TCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, IGöV, SVI, Allianz</p>

setz ist sachdienlicher		Verkehr SAB, SBB, Die Post, STV, VESTRA, bauenschweiz SBV, Centre patronal, KGL, HKG, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, AGVS, Pro Bahn Schweiz, SHV, Agglomeration Basel, Lausanne Région
Integration von dringlichen Projekte in Gesetz (Über- gangsbestimmung)		BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, BPUK/KöV SSV, SGeV CVP, CSP economiesuisse, SAV, SGV TCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, , Allianz Verkehr SAB, SBB, Die Post, STV, VESTRA, bauenschweiz SBV, Pro Bahn Schweiz, SHV, auto-schweiz, Infra- struktur Strasse, AGVS, Lausanne Région
Weitere Fondsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds für den öffentlichen Agglomerationsverkehr und den Langsamverkehr / reiner Agglomerationsverkehrsfonds - Strassenfonds (Fonds routier) - Aufteilung des Infrastrukturfonds in einen Bereich „Fonds routier“ und „öV“ - Bereiche Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen je in separaten Fonds 	<p>GPS VCS, SEV; IG Velo WWF, Alpeninitiative, umverkehr, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS</p> <p>SVP Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>VS</p> <p>Ville de Genève</p>
3. Dringlichkeitsfonds		
Finanzieller Rahmen für Dringlichkeitsfonds, bzw. Übergangsregelung: / Erst- einlage in Infrastrukturfonds	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzieller Rahmen des Dringlichkeitsfonds erscheint angemessen - Mehr (genügend) Mittel / möglichst grosser Teil - 2,9 – 3,2 Mrd. Franken / alles bis auf eine Schwankungsreserve 	<p>BE</p> <p>ZH, LU, NE SSV, SGeV VöV equiterre SBB</p> <p>ACS, TCS, LITRA, IGöV, Allianz Verkehr STV, VESTRA Fédération des Entreprises Romandes, SBV, Infra- struktur Strasse</p>

	- Die ganzen 3,7 Mrd. einlegen	FR, VD, VS SVP
Liste ist zu öV-lastig / nicht ausgewogen / Liste ist verfassungswidrig / DF ist verfassungswidrig / DF verletzt Voraussetzungen		SVP SGV ACS, TCS, FRS, ASTAG Die Post, VESTRA, bauenschweiz KGL, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SBV, auto-schweiz, VSCI, Infrastruktur Strasse, AGVS,
Es wird begrüsst, dass ein grosser Teil der Projekte auf der Dringlichkeitsliste den öV betreffen		Stadtrat von Zürich SP SGB, KV, Travail.Suisse VCS, IGöV, SEV WWF, Alpeninitiative, umverkehR, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, SHS FSU transfair
Es ist sinnvoll, eine (abschliessende) Liste ins Gesetz aufzunehmen		FR, SH, NE CVP, SP SGB VöV, IGöV
Die Liste soll nicht im Gesetz verankert werden / Es wird nicht als sinnvoll erachtet, eine abschliessende Liste ins Gesetz aufzunehmen		BE, NW, VD FDP VESTRA Infrastruktur Strasse, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Möglichkeit des „Nachrutschens von Projekte“, falls es bei einzelnen Projekten zu Verzögerungen kommt / Liste flexibel gestalten		BL, SH, VD, BPUK/KöV VöV VESTRA Agglomeration Basel, Lausanne Région
Die Liste ist nochmals anhand klarer Kriterien (bzw. der bestehenden in der Vorlage erwähnten Kriterien) zu überarbeiten, diese und der Auswahlvorgang sind transparent zu machen. Dringliche Projekte müssen den Kriterien/Voraussetzungen für die Agglomerationsfinanzierung ebenfalls entsprechen / im Agglobereich liegen / Gesamtverkehrsentlastung in den Agglos bewirken / Aggloprojekte i.e.S. sein. Die Kriterien sind eventuell		ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, BPUK/KöV SSV, SGeV FDP, CVP, GPS economiesuisse, SAV ACS, VCS, LITRA, VöV, FRS, VSS, SVI, SEV WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU SAB, Die Post, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomeration Basel, Lausanne Région

gesetzlich zu verankern / Die Kantone sollen in den Prozess einbezogen werden		
Mittel aus DF auch verwenden für:	<ul style="list-style-type: none"> - Langsamverkehr - Kombinierte Mobilität - P+R - Busprojekte 	<p>BE, BS Stadtrat von Zürich SP, GPS SGB, Travail.Suisse VCS, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo WWF, Alpeninitiative, umverkehR, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz FSU Agglomeration Basel</p> <p>BE Travail.Suisse</p> <p>TCS Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>SVI</p>
4. Infrastrukturfonds		
4.1 Bereich 1: Agglomerationsverkehr		
Finanzierung des Agglomerationsverkehrs wird begrüsst / ist unbestritten / einverstanden damit / Notwendigkeit wird anerkannt		<p>ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, BPUK/Köv, FDK SSV, SGeV, Stadtrat von Zürich, Stadt Zug, Ville de Genève FDP, CVP, SP, SVP, CSP, GPS economiesuisse, SAV, SGV, SGB, KV, Travail.Suisse, ACS, TCS, VöV, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Allianz Verkehr, IG Velo umverkehR SAB, FSU, STV, bauenschweiz Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SBV, transfair, auto-schweiz, VSCI, AGVS, Agglomeration Basel, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
Ein Teil der Finanzmittel soll für kleinere Agglomerationen reserviert werden / Auch kleine Agglomerationen angemessen einbeziehen		<p>SZ, GR, VS FDP HKG</p>
Im Bereich Agglomerationsverkehr sollen nur öV und LV gefördert werden		<p>GPS VCS, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, equiterre, Alpeninitiative, umverkehR, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umwelt-</p>

		schutz, SHS transfair
Im Bereich Agglomerationsverkehr sind öV (und LV) mehr zu betonen / prioritär zu fördern / Mehr Mittel für diesen Bereich		FDK Stadt Zug, Ville de Genève SP, CSP, EVP IGöV, IG Velo equiterre FSU transfair
4.2 Bereich 2: Fertigstellung Nationalstrassennetz		
Fertigstellung Nationalstrassennetz über den IF wird begrüsst / ist unbestritten / einverstanden damit		BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, BPUK/KöV SGeV FDP, CVP, SP, SVP, CSP SGV, SGB, KV, Travail.Suisse ACS, TCS, VöV, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr SAB, Die Post, STV, bauenschweiz Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SBV, auto-schweiz, VSCI, AGVS, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Nationalstrasse nicht in IF aufnehmen, sondern über bisherige Instrumente finanzieren		ZH GPS VCS, SEV, IG Velo WWF, Alpeninitiative, umverkehr, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz
Prioritäten beim Ausbau und der Schliessung von Lücken im Nationalstrassennetz haben nach klaren betriebs- und volkswirtschaftlichen Rentabilitätskriterien zu erfolgen / Kosten-Nutzen-Analysen unabdingbar		economiesuisse, SAV FSU
4.3 Bereich 3: Aufrechterhaltung der Netzfunktionalität		
Aufrechterhaltung der Netz-funktionalität über den IF wird begrüsst		BE, OW, SO, BS, JU, BPUK/KöV FDP Travail.Suisse ACS, TCS, VöV, ASTAG, VSS, IGöV Die Post, VESTRA, bauenschweiz SBV, VSCI, Infrastruktur Strasse, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Skepsis ist angebracht, für zusätzliche Mittel für eine nicht klar umschriebene Nationalstrassen-Netz-funktionalität / Der		SP, GPS SGB, KV VCS, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Alpeninitiative, umverkehr, Pro Natura,

Begriff muss präziser gefasst werden / Auf die Erweiterung des Netzes unter diesem Titel ist zu verzichten / Abstimmung mit Aggloprogrammen zwingend		Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz FSU
Ausbau des Netzes muss dem fakultativen Referendum unterstellt werden		SP, GPS VCS, IGöV, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU
4.4 Quoten		
Die finanziellen Mittel für die drei Bereiche sollen im Gesetz verbindlich festgelegt werden / Verteilung transparent darlegen		LU, BS, BL, VD, VS SSV, Stadt Zug FDP, CVP, SVP FRS Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, auto-schweiz, AGVS, Agglomération Basel
Quoten für:	<ul style="list-style-type: none"> - Kombinierte Mobilität - Langsamverkehr - Mind. 35% für öff. Aggloverkehr - Mind. 70% für öV/LV - öV/MIV - Aggloverkehr: max. 50% für öV - keine Quoten 	<ul style="list-style-type: none"> BE BE, SO Fussverkehr Schweiz, Fussverkehr Schweiz SP VD ASTAG SSV
4.5 Finanzielles und rechtliches		
Laufzeit des Fonds:	<ul style="list-style-type: none"> - Maximaldauer (20 Jahre) - Ist zu präzisieren - Minimaldauer - unbeschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> SO SGV VSS SBV LU BPUK/KöV VSS Die Post SVP

	- flexibel	BPUK/KöV VSI
IF ist mit ausreichend Mitteln zu dotieren	- Mehr als eine Milliarde pro Jahr	ZH equiterre TCS
Mindestbetrag für jährliche Einlage festlegen / präzisieren / jährliche Äufnung garantieren		LU, FR, JU, BPUK/KöV, CVP SGV Bauenschweiz SBV, Infrastruktur Strasse
5 Massnahmen für Randregionen und Berggebiete		
Flankierende Massnahmen für die Randregionen und Berggebiete werden grundsätzlich begrüsst / Notwendigkeit wird anerkannt / Es wird begrüsst, dass Substanzerhalt der Verkehrsinfrastruktur RR/BG ¹⁸ nicht in Bereich des Fonds fällt, sondern Massnahmen ausserhalb des Fonds vorgeschlagen werden / Art. 86, Abs. 3 Bst. b „Trennung des Verkehrs“ auch auf BG/RR anwendbar		BE, OW, BPUK/KöV, SGeV SP economiesuisse, SAV, SGV, SGB FSU, STV SHV, Agglomeration Basel, VRB, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Zusätzliche Mittel für Randregionen und Berggebiete werden abgelehnt / Kompensationsmassnahmen werden mit grösster Skepsis betrachtet		ZH, ZG SSV
Flankierende Massnahmen sind ziemlich vage formuliert / Konkretisierung gefordert / Die vorgeschlagenen Massnahmen sind nicht die richtige Lösung		NW SGeV SP Landschaft Davos Gemeinde
Mittel für RR/BG stehen in einem krassen Missverhältnis zu Mitteln für Agglomerationen / Vorlage ist unausgewogen / Die Mittel reichen nicht aus / flankierende Massnahmen sind völlig ungenügend / Gleichbehandlung mit den Agglomerationen wird gefor-		UR, OW, GL, AI, GR, FDK SAB HKG, Landschaft Davos Gemeinde

¹⁸ RR/BG: Randregionen und Berggebiete

dert / Mittel müssen aufgestockt werden		
5.1 Hauptstrassenbeiträge		
Die Erhöhung des Faktors Topographie wird begrüsst / zielt in die richtige Richtung		GR SP, GPS VCS, ASTAG, SEV WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU HKG, SHV, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Der Faktor Topographie soll nicht erhöht werden		ZG, FR, BL, TG SVI
Seitens des Bundes sind für Hauptstrassen zwingend mehr Gelder für RR/BG bereitzustellen		SZ, OW
Die restlichen 1,5 Milliarden der Rückstellungen Spezialfinanzierung sollen für Hauptstrassenprojekte in RR/BG zur Verfügung gestellt werden		UR, AI, GR, VS SAB HKG
15 % der Mittel aus dem Fonds sollen für Hauptstrassenprojekte in RR/BG zur Verfügung gestellt werden		UR, GR SAB HKG
5 % (oder ein Teil) der zweckgebundenen Strassengelder sollen für Hauptstrassenprojekte in RR/ BG zur Verfügung gestellt werden		UR LITRA SAB
5.2 Schieneninfrastruktur		
Vorschläge im Bereich Schieneninfrastruktur werden unterstützt / sind vertretbar		GPS, EVP VCS, SEV WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU
Vorschläge im Bereich Schieneninfrastruktur sind vage und ungenügend / Konkretisierung wird erwartet		FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE LITRA SAB HKG
Auch Betrieb öV in RR/BG mitfinanzieren		GPS VCS, SEV WWF, Alpeninitiative, Pro Natura, Greenpeace, FFU
6. Weitere Anliegen		
6.1 Umfassende Planung / Gesamtschau über die Verkehrsfinanzierung		
DF und IF sollen nicht be-		ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG, VD, NE,

<p>stehende Finanzierungsinstrumente (z.B. Leistungsvereinbarung SBB) entlasten / klare Abgrenzung zwischen Agglomerationsprojekten und Projekten, die anderweitig finanziert werden können muss stattfinden / es gibt andere Instrumente zur Finanzierung /</p> <p>Projekte und Finanzierungsinstrumente besser aufeinander abstimmen / die anderen verkehrspolitischen Dossiers müssen gleichzeitig aufdatiert und politisch reif gemacht werden</p> <p>Diese Kanäle müssen ebenfalls über genügend Mittel verfügen</p>		<p>BPUK/KöV</p> <p>SSV, SGeV</p> <p>SGV</p> <p>TCS, LITRA, FRS, VSS, Allianz Verkehr</p> <p>Agglomeration Basel</p>
<p>Es braucht eine genaue Erklärung der Finanzflüsse (wie werden die restlichen Gelder der zweckgebundenen Strassengelder verwendet?) / Aufteilung Fonds/übrige Aufgaben ist erforderlich / Zusammenhang zum Verkehrsfinanzierungssystem ist genauer aufzuzeigen</p>		<p>ZH, BE, OW, ZG, AI, VD, FR, SG, GR</p> <p>FDP, SVP</p> <p>economiesuisse, SAV</p> <p>SVI</p> <p>HKG, Agglomeration Basel</p>
<p>Es braucht eine langfristige und umfassende Finanzplanung für alle Verkehrsinfrastrukturen / klare Zielvorgabe fehlt / Perspektiven Verkehrsentwicklung / Es ist nicht klar, ob die Mittel ausreichen / sachliche Herleitung des Mittelbedarfs fehlt und ist zu begründen / Sparpotential bei allfälliger Mittelknappheit aufzeigen</p>		<p>ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD</p> <p>SSV, FDK</p> <p>FDP</p> <p>economiesuisse, SAV</p> <p>SVI</p> <p>SAB</p> <p>HKG, Agglomeration Basel, Lausanne Région</p>
<p>6.2 Mittel Rückstellungen Spezialfinanzierung</p>		
<p>Die Mittel für die Rückstellungen sollen nicht am Kapitalmarkt aufgenommen werden, sondern bei anderen Bundesaufgaben eingespart werden.</p>		<p>ZG</p>

6.3 Erhöhung Mineralölsteuer		
Erhöhung Mineralölsteuer wird klar abgelehnt / keine Erhöhung, solange noch Gelder in den Rückstellungen vorhanden sind		FR SVP economiesuisse, SAV Fédération des Entreprises Romandes
6.4 Hauptstrassen		
Hauptstrassenfinanzierung / Engpassbeseitigung Hauptstrassen soll auch über den Fonds möglich sein	- Konstrukt: Finanzierung Hauptstrassen über Fonds, dann mehr Geld für Leistungsvereinbarung aus allg. Bundeskasse vorhanden	FR FDP, CVP, SP, SVP SGV, SGB LITRA, Allianz Verkehr, STV, auto-schweiz, AGVS ACS, TCS, FRS, Allianz Verkehr auto-schweiz, AGVS, VSCI
7 Zweckbindung / Verwendung „Strassengelder“		
Massnahmen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr (Strasse und Schiene) werden grundsätzlich gutgeheissen und stehen ausser Zweifel / es ist unbestritten, dass auch Projekte des öffentlichen Verkehrs mitfinanziert werden können, wenn sie den Agglomerationsverkehr betreffen/ Einsatz von Strassengeldern für den öV rechtfertigt sich, wenn Bezug zur Strasse gegeben ist		LU, NW, GL, SH, BPUK/KöV FDK, Stadt Zug, FDP, SP, CSP economiesuisse, SAV, SGB, KV VöV, FRS, VSS Die Post, FSU, STV, VESTRA, bauenschweiz VSCI, auto-schweiz
Die verfassungsrechtliche Lage erlaubt es nicht, öV-Projekte/reine Eisenbahnprojekte ohne Agglomerationsbezug mitzufinanzieren; öV-Projekte/Eisenbahnprojekte können nur mitfinanziert werden, wenn sie in den Agglomerationen liegen und Bezug zur Strasse aufweisen		NW, ZG, BPUK/KöV FDP ASTAG, VSS Die Post, FSU, VESTRA Infrastruktur Strasse
7.1 Dringlichkeitsfonds / Verwendung „Rückstellungen“		
S-Bahnen allgemein, bzw. die drei S-Bahn-Projekte		SH, TG, TI, GE

<p>(MEVA, CEVA, DML) werden ausdrücklich begrüsst (Finanzierung durch DF oder Übergangsbestimmung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Später soll Finanzierung aber wieder über Leistungsvereinbarung stattfinden / Zusätzlich auch über Leistungsvereinbarung finanzieren 	<p>SSV, Ville de Genève SP, GPS VCS, LITRA, VöV, IGöV, SEV WWF, Alpeninitiative, Greenpeace, FFU, SHS SBB, BLS, VESTRA Pro Bahn Schweiz, transfair</p> <p>SP LITRA SBB</p>
<p>Die Verwendung der Rückstellungen für S-Bahn-Projekte ist verfassungswidrig / Liste verletzt Verfassungsbestimmung</p>		<p>SVP SGV ACS, TCS, FRS, ASTAG Centre patronal, SBV, SHV, auto-schweiz, AGVS</p>
<p>7.2 Infrastrukturfonds / Verwendung „zweckgebundene Strassengelder“</p>		
<p>Auslegung über Verwendung der zweckgebundenen Strassengelder gemäss Art. 86 BV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verwendung für S-Bahnen/reine Eisenbahnprojekte ist verfassungswidrig und wird abgelehnt, da nur Projekte unterstützt werden dürfen, die Bezug zur Strasse haben - Die Verwendung für LV, nicht-motorisierter Verkehr und kombinierte Mobilität ist verfassungswidrig - Verwendung für Trams wird explizit erwähnt und gutgeheissen - Finanzierung S-Bahnen eigentlich über Leistungsvereinbarung, eine gewisse Flexibilität kann jedoch akzeptiert werden, da Strassenverkehr davon profitiert - Verfassung lässt Verwendung für S-Bahnen, Eisenbahnprojekte, Schieneninfrastruktur zu / Verwendung ist richtig 	<p>SVP SGV ACS, TCS, FRS, ASTAG centre patronal, SBV, auto-schweiz, VSCI, Infrastruktur Strasse, AGVS, SHV</p> <p>SVP SGV TCS, ASTAG centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>SGV TCS, VöV centre patronal</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SBV</p> <p>SGB LITRA, VöV, IGöV SBB, BLS, VESTRA</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Frage der Verfassungsmässigkeit der Mitfinanzierung von S-Bahnen mit vorgängig geklärt werden - Innerhalb der Organisation ist man zur Frage der Mitfinanzierung von S-Bahnen geteilter Meinung 	<p>CVP</p> <p>Allianz Verkehr</p> <p>STV</p>
--	--	---

Anhang 2: Liste der Vernehmlassungsadressaten und -teilnehmer (mit Abkürzungen)

Kantonale Stellen

ZH	Zürich
BE	Bern
LU	Luzern
UR	Uri
SZ	Schwyz
OW	Obwalden
NW	Nidwalden
GL	Glarus
ZG	Zug
FR	Fribourg
SO	Solothurn
BS	Basel-Stadt
BL	Basel-Landschaft
SH	Schaffhausen
AR	Appenzell Ausserrhoden
AI	Appenzell Innerrhoden
SG	St. Gallen
GR	Graubünden
AG	Aargau
TG	Thurgau
TI	Ticino
VD	Vaud
VS	Valais
NE	Neuchâtel
GE	Genève
JU	Jura
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen (<i>keine Stellungnahme</i>)
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
FDK	Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren (<i>Spontane Antwort</i>)

Städte und Gemeinden

SSV	Schweizerischer Städteverband
SGeV	Schweizerischer Gemeindeverband
	Stadtrat von Zürich (<i>Spontane Antwort</i>)
	Stadt Zug (<i>Spontane Antwort</i>)
	Ville de Genève (<i>Spontane Antwort</i>)
	Landschaft Davos Gemeinde (<i>Spontane Antwort</i>)

Die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien

FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
CVP	Christlich-Demokratische Volkspartei der Schweiz
SP	Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
LPS	Liberale Partei der Schweiz (<i>keine Stellungnahme</i>)
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
PST	Parti suisse du Travail – POP (<i>keine Stellungnahme</i>)
SD	Schweizer Demokraten (<i>keine Stellungnahme</i>)
GPS	Grüne Partei der Schweiz
Lega	Lega die Ticinesi (<i>keine Stellungnahme</i>)
EDU	Eidgenössische Demokratische Union (<i>keine Stellungnahme</i>)
CSP	Christlich-Soziale Partei
GB	Grünes Bündnis (<i>keine Stellungnahme</i>)
	Alternative Liste (<i>keine Stellungnahme</i>)
	Solidarités (Alliance de Gauche (AdG)) (<i>keine Stellungnahme</i>)
SGA	Sozialistisch Grüne Alternative Zug (<i>keine Stellungnahme</i>)

Spitzenverbände der Wirtschaft

economiesuisse	Verband der Schweizer Unternehmen
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBVg	Schweizerische Bankiervereinigung (<i>keine Stellungnahme</i>)
SBV	Schweizerischer Bauernverband (<i>keine Stellungnahme</i>)
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
KV	Kaufmännischer Verband Schweiz
	Travail.Suisse

Verkehrsverbände und –organisationen

ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	touring club schweiz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
IGÖV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (<i>keine Stellungnahme</i>)
SEV	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband
	Allianz Verkehr (<i>Spontane Antwort</i>)
	IG Velo (<i>Spontane Antwort</i>)

Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen

WWF	WWF Schweiz Equiterre Verein Alpen-Initiative umverkehR Pro Natura Schweiz (<i>Spontane Antwort</i>) Greenpeace (<i>Spontane Antwort</i>)
FFU	Fach Frauen Umwelt (<i>Spontane Antwort</i>) Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (<i>Spontane Antwort</i>)
SHS	Schweizerischer Heimatschutz (<i>Spontane Antwort</i>)

Weitere Vernehmlassungsadressatinnen und – adressaten

SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Lötschbergbahn Die Post
ROREP	Schweizerische Studiengesellschaft für Raumordnungs- und Regionalpolitik (<i>keine Stellungnahme</i>)
FSU	Fachverband Schweizer RaumplanerInnen Schweizer Tourismus-Verband
SVS	Schweizerischer Verband für Seniorenfragen (<i>keine Stellungnahme</i>)
alliance F	Bund Schweizerischer Frauenorganisationen (<i>keine Stellungnahme</i>)
VESTRA	Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer bauenschweiz Fédération des Entreprises Romandes (<i>Spontane Antwort</i>) Schweizerischer Baumeisterverband (<i>Spontane Antwort</i>) Centre patronal (<i>Spontane Antwort</i>) transfair (<i>Spontane Antwort</i>) auto-schweiz (<i>Spontane Antwort</i>) Infrastruktur Strasse (<i>Spontane Antwort</i>)
SBV	Schweizerischer Carrosserieverband (<i>Spontane Antwort</i>)
VSCI	Auto Gewerbe Verband Schweiz (<i>Spontane Antwort</i>)
AGVS	Pro Bahn Schweiz (<i>Spontane Antwort</i>) VCS beider Basel (<i>Spontane Antwort</i>)
KGL	Gewerbeverband Kanton Luzern (<i>Spontane Antwort</i>)
HKG	Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden (<i>Spontane Antwort</i>)
SHV	Schweizer Hotelier Verein (<i>Spontane Antwort</i>) Agglomeration Basel (<i>Spontane Antwort</i>)
VRB	Verein Region Bern (<i>Spontane Antwort</i>) Lausanne Région (<i>Spontane Antwort</i>) association Centre-Jura (<i>Spontane Antwort</i>)
GCLIM	Concertation des région de montagne de l'Arc jurassien (<i>Spontane Antwort</i>)
RVAJ	Réseau des villes de l'arc jurassien (<i>Spontane Antwort</i>)