



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/2035; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 29. September 2017 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zum «Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/2035» zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns dazu wie folgt:

Ausgangslage

Am 9. Februar 2014 haben Volk und Stände der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mit klarer Mehrheit zugestimmt. Mit der Annahme der Vorlage hat das Stimmvolk den zeitlich unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) in der Verfassung verankert. Der BIF ermöglicht eine rollende Planung und stellt die nötigen finanziellen Mittel bereit, um die Bahninfrastruktur bedarfsgerecht und schrittweise auszubauen.

Gemäss Artikel 1 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschnitt 2030/2035 (AS 2030/2035) im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahn (STEP) vorzulegen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat gestützt auf Artikel 48 d Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) einen Planungsprozess initiiert. Die Kantone, zusammengeschlossen in sechs Planungsregionen, haben beim BAV ihre bis 2030 angestrebten Angebotskonzepte zum regionalen Personenverkehr einge-

reicht. Das BAV hat in Zusammenarbeit mit den SBB und der Güterverkehrsbranche entsprechende Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr erarbeitet. Mit den Planungsregionen und den konzessionierten Transportunternehmungen wurden Module mit den dazu notwendigen Bahninfrastrukturen entwickelt. Daraus folgend wurden die Module, bestehend aus den Angeboten und den zugehörigen Infrastrukturen, einer Bewertung (Kosten-/Nutzenverhältnis) durch das Bundesamt für Verkehr unterzogen.

Die Zentralschweizer Kantone (Luzern, Zug, Obwalden, Nidwalden, Schwyz und Uri) treten geschlossen in der Planungsregion Zentralschweiz auf. In enger Abstimmung hat die Zentralschweizer Regierungskonferenz im Rahmen der ersten Stellungnahme zum Ausbauschnitt 2030 drei Schlüsselprojekte eingereicht:

- Zimmerberg-Basistunnel II
- Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern
- Neuer Axentunnel auf der NEAT-Zulaufstrecke

Die bestehenden Axenlinienführungen sind im Rahmen der Sanierungsarbeiten (Axensanierung und 4-m-Korridor, abgeschlossen bis 2020) für die nächsten 50 Jahre gesichert (Berggleis bis 2060, See- gleis bis 2069). In den Vernehmlassungsunterlagen sind auf der für den Kanton Uri wichtigen Zulaufstrecke keine Kapazitätsengpässe oder Überläufe ausgewiesen, womit der Axen für den nächsten Ausbauschnitt vom BAV zurückgestellt wurde. Für den Kanton Uri ist der Ausbau am Axen jedoch von grosser Bedeutung und ein zentrales Element, um zukünftige Kapazitätsengpässe auf der Nord-Südachse zu verhindern. Der Axen gilt als ergänzendes Element zu den beiden Schlüsselprojekten «Zimmerberg» und «Durchgangsbahnhof Luzern» in der Zentralschweiz. Für Uri ist es daher unabdingbar, den Axen zumindest in der Planung zu sichern und aufwärtskompatibel aufzunehmen.

Im Zusammenhang mit dem Bahninfrastrukturfonds leistet die Zentralschweiz jährlich Kantonsbeiträge von über 50 Mio. Franken. Es ist daher legitim, aus dem Fonds Leistungen für Bahninfrastrukturen im Raum Zentralschweiz einzufordern. In den beiden Verkehrsknoten Luzern und Zug-Zürich, als Urner Hauptpendlerdestinationen, sind die Sitzplatzkapazitäten schon heute ausgeschöpft. Für den Kanton Uri sind beide Pendlerhaupträume von grösster Bedeutung und bedürfen der weiteren Förderung des öffentlichen Verkehrs. Demgegenüber steht die Konkurrenzierung des Strassenverkehrs (MIV), welche es entsprechend zu berücksichtigen gilt.

Im Ausbauschnitt 2030/2035 werden zwei Varianten mit unterschiedlichen finanziellen Volumen zur Diskussion gestellt. Der Ausbauschnitt 2030 umfasst 7 Mia. Franken und der Ausbauschnitt 2035 11.5 Mia. Franken. Die Finanzierung beider Varianten ist - inklusive Folgekosten für Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur - über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert.

Der Bundesrat hat nun eine Vernehmlassung zum nächsten Bahn-Ausbauverfahren eröffnet und alle beteiligten Partner zu einem Konsultationsverfahren eingeladen. Wir beantworten die in der Vernehmlassungsvorlage formulierten Fragen wie folgt:

Fragenkatalog

Zielsetzungen

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

Ja, es ist ein weiterer Ausbauschritt der Bahninfrastruktur notwendig, um die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können. Insbesondere in der Zentralschweiz ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur überfällig, um den Pendler- wie auch den Freizeitverkehr sicherstellen zu können.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

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

Ja. Die Leitsätze beinhalten auch die von der Planungsregion Zentralschweiz eingegebenen Angebotsziele, welche u. a. die beiden grossen Bauwerke Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern bedingen. Bereits heute sind in der Zentralschweiz in den Hauptverkehrsknoten Olten-Luzern und Luzern-Zug-Zürich Überlasten zu verzeichnen, welche die Umsetzung der vorgesehenen Angebots- und Infrastrukturausbauten dringlich macht. Zur Etablierung und Vervollständigung des Knotensystems mit einem integrierten Taktfahrplan (Schritt 1), zur Taktverdichtung und Kapazitätserweiterung (Schritt 2) sowie zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf ausgewählten Strecken (Schritt 3) sind sowohl der Zimmerberg-Basistunnel wie der Durchgangsbahnhof Luzern essentiell. Ohne die beiden Bauwerke wird in der Zentralschweiz bereits der Schritt 1 nicht erreicht. Deshalb ist eine rasche Umsetzung des Zimmerberg-Basistunnels II und des Durchgangsbahnhofs Luzern anzustreben.

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)

Der Kanton Uri begrüsst den Ausbauschritt 2035 im Rahmen von 11,5 Mia. Franken (Variante b).

In dieser vom Bundesrat empfohlenen Variante sind die Zentralschweizer Projekte mit Zimmerberg-Basistunnel II sowie die Projektierung des Durchgangsbahnhof Luzern enthalten. Es ist für die Region essentiell, die aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse in der gesamten Zentralschweiz sicherzustellen. Mit der Festsetzung des Zimmerberg-Basistunnel II im Ausbauschritt 2035 und der Absicht, die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern auszulösen und zu finanzieren, hat der Bundesrat ein klares Bekenntnis zur Zentralschweiz abgegeben. Zusammen mit den vorgesehenen Angebotsverbesserungen in der Zentralschweiz werden weitere dringliche Vorhaben realisiert bzw. deren Planungen weitergeführt.

Aus den Vernehmlassungsunterlagen geht nicht schlüssig hervor, ob die laufenden Kostenoptimierungen bereits in den Angebots- und in den Kostenangaben für die Projekte im Raum Zürich-Zentralschweiz enthalten sind. Mit den beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel sind die Ange-

botsverbesserungen bzw. priorisierten Module auf weitere mögliche Optimierungen zu prüfen und auszuarbeiten. Wie die Planungsregion ist auch der Regierungsrat der Ansicht, dass in den Modulen noch weiteres Optimierungspotenzial besteht, das noch ausgeschöpft werden kann.

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?

a. Personenverkehr:

In der Variante Ausbauschritt 2030 über 7 Mia. Franken sind auf den Zentralschweizer Hauptachsen keine Angebotsverbesserungen ausgewiesen. Sollte die Variante Ausbauschritt 2030 zur Umsetzung gelangen, ist diese mit dem ZBT II zu ergänzen und der Finanzrahmen entsprechend zu erhöhen.

Um die kundengerechten Anforderungen jedoch in der Zentralschweiz erfüllen zu können, ist der Ausbauschritt 2035 über 11,5 Mia. Franken unabdingbar. Im Rahmen der Vertiefungsarbeiten zu den jeweiligen Fahrplangrundlagen sind die Bedürfnisse des Fern- und Regionalverkehrs sowie des Güterverkehrs gleichwertig abzudecken.

b. Güterverkehr:

Der Regierungsrat begrüsst den Ausbau von Expressstrassen für den Güterverkehr zugunsten einer besseren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Es sind aus der Vorlage hingegen keine direkten Verbesserungen für die Zentralschweiz ersichtlich. Essentiell ist für den Kanton Uri, dass der regionale Personenverkehr weiterhin gegenüber dem Güterverkehr priorisiert und nicht verdrängt wird.

c. Grenzüberschreitender Verkehr:

Der Regierungsrat unterstützt die angestrebten Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

d. Betriebliche Anlagen:

Der Regierungsrat unterstützt die vorgesehenen Ausbauten von betrieblichen Anlagen.

e. Welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist neu in den Ausbauschritt 2030/2035 aufzunehmen. Wir beurteilen die aufgezeigten Massnahmen als sinnvoll.

Im Weiteren ist das Projekt Grimselbahn gemäss dem Erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/2035 in der zweiten Dringlichkeit einge-

stuft. Es handelt sich dabei um ein multifunktionales Projekt mit grosser Wertschöpfung für die Regionen. Es ist unbestritten, dass die Kombination Kabel-Bahn in einer solchen multifunktionalen Tunnelanlage eine überaus sinnvolle Investition darstellt. Ohne Aufnahme in den Ausbauschritt 2030/2035 ist eine Realisierung der optimierten Variante Kabel-Bahn-Tunnel ab 2027 durch Swissgrid nicht möglich. Die Grimselbahn ist im Ausbauschritt 2030/2035 entsprechend aufzunehmen.

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?

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Vorfinanzierung wird im Ansatz begrüsst. Bei der Ausgestaltung der Vorfinanzierung, welche für die Kantone tragbar sein muss, besteht jedoch noch Klärungsbedarf. Ergänzend dazu sollen vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz (Art. 58 Abs. 2 EBG) finanziert werden können. Für die Kantone ist es unabdingbar, dass eine Mitfinanzierung durch den Bund erfolgt. Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich unter der Zusicherung der Bundesbeteiligung im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 aufgenommen werden.

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

Ja, dies entspricht explizit der Forderung der Zentralschweizer Regierungskonferenz. Die gesetzlichen Voraussetzungen dazu sind zu schaffen und dem Parlament zeitgleich mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 vorzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vorfinanzierung für die Kantone tragbar und die Risiken kontrollierbar sind. Bereits im geltenden Eisenbahngesetz sieht Artikel 58 Absatz 2 und 3 vor, dass bei Verzögerungen der Bundesrat Massnahmen vorziehen kann, welche im Bundesbeschluss zur Projektierung aufgeführt sind. Entsprechend sollte der Bundesrat die Kompetenz erhalten, Vereinbarungen zur Vorfinanzierung derjenigen Projekte, die im Bundesbeschluss explizit dafür vorgesehen sind, mit den Kantonen einzugehen. Die Vereinbarung kann eine Vorfinanzierung eines vollständigen Projekts oder vorbereitende Massnahmen umfassen. Mit letzterem kann ein Projekt beschleunigt werden. Der späteste Zeitpunkt der nachträglichen Erstattung der Investitionskosten ist durch den Bundesrat festzulegen.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Grossprojekte benötigen lange Realisierungszeiten, daher ist eine Planung rechtzeitig anzugehen. Die kantonalen Beschlüsse verlangen eine Planungstiefe, welche über die jahrelang anfallenden Kosten und über einen verbindlichen Finanzierungsplan Auskunft geben können. Auch die Projektierungen sind daher im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt explizit zum Ausbauschritt 2030/2035 festzuhalten und sobald als möglich anzugehen.

Die bisherigen Planungen der bis heute zurückgestellten Objekte der NEAT- Zufahrten im Norden und Süden des Gotthards sollen in Bezug auf Betrieb, Raumplanung, Lärmschutz, Bau und Kosten aufgenommen werden. Dies betrifft in der Zentralschweiz die Abschnitte:

- Urmibergtunnel (Arth-Goldau - Brunnen)
- Axentunnel inklusive Anschluss an den Gotthard-Basistunnel

Sie müssen zwingend planerisch soweit vorbereitet werden, dass sie in den nächsten Ausbauschritten realisiert werden können.

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030:

In Artikel 1 Absatz 2 ist der Kapazitätsausbau zwischen Zug-Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II) zu ergänzen. In Artikel 1 Absatz 2 litera n soll die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit genannt werden.

Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035:

In Artikel 1 Absatz 2 litera i soll(en) die Massnahme(n) zum Kapazitätsausbau Personenverkehr (d. h. der Zimmerberg-Basistunnel II und begleitende Infrastrukturmassnahmen) explizit genannt werden. In Artikel 1 Absatz 2 litera s soll die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit genannt werden.

In Artikel 1 Absatz 3 Prüfung der Massnahmen für den nächsten Ausbauschritt soll folgender Punkt ergänzt werden: «Regionalverkehrsangebot auf den NEAT-Zufahrtslinien im Norden und Süden des Gotthards; Kapazitätsausbau».

Hinweis zu Aussagen betreffend Betriebswirtschaftlicher Betrachtung Seite 38:

Es darf nicht nur der Fernverkehr begünstigt werden, sondern auch der Regionalverkehr (RPV) ist in genügender Masse zu berücksichtigen. Die Kantone dürfen letztlich nicht mit Zusatzbestellungen im RPV Überlasten auffangen und finanzieren müssen. Für die Kantone ist es daher von grösster Wichtigkeit, soweit wie möglich die Auswirkungen auf die Regionalverkehrsleistungen zu kennen und im Detail aufgezeigt zu erhalten. Nur damit können die Budget-/Finanzplanungen der Kantone realistisch aufgenommen und die notwendigen Planungssicherheiten erreicht werden.

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

Regionalverkehr

Für die Kantone als Besteller der Regionalverkehrsleistungen ist die Einbindung des regionalen Personenverkehrs von grosser Bedeutung. Dem Regionalverkehr ist eine ebenso hohe Priorität zuzumessen. Der Planungsprozess durch die SBB basiert auf dem Fern- und Güterverkehr. Es ist daher eine enge Abstimmung und Koordination zum bestellten Regionalverkehr notwendig. In der gesamten Verkehrsbetrachtung sind alle Verkehrsarten einem Gesamtsystem zu unterstellen.

Güterverkehr

Im Güterverkehr sind Optimierungen mit Nutzung der zur Verfügung stehenden Trassen auszuschöpfen. Es ist jedoch zu beachten, dass auf den Zulaufstrecken (im Besonderen Abschnitt Axen) keine negativen Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr erfolgen bzw. dieser durch den Güterverkehr nicht verdrängt wird.

Infrastrukturmassnahmen

Die aufgenommenen Infrastrukturmassnahmen sind aufwärtskompatibel zu den langfristigen Ausbauplanen umzusetzen und zu einem gesamtschweizerischen Knotenkonzept abzustimmen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist ein rollender Prozess. Man bindet mit den Ausbausritten grosse Investitionssummen über längere Zeit. Diese sind flexibel zu halten, damit sich das Reiseverhalten in diesen Zeitfenstern anders bzw. weiter entwickeln kann/wird.

Digitalisierung

Parallel zu den Ausbauten ist die Weiterentwicklung von technologischen Innovationen (Digitalisierung) unabdingbar, um die bestehende Infrastruktur besser und intensiver nutzen zu können.

Fazit

Im Verbund mit der Zentralschweizer Konferenz für den öffentlichen Verkehr (ZkÖV) unterstützt der Urner Regierungsrat den Vorschlag des Bundesrats mit dem Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Mia. Franken. Angesichts des verkehrlichen, raumplanerischen und wirtschaftlichen Nutzens des Zimmerberg-Basistunnels II und dem Durchgangsbahnhof Luzern stehen die Kantone Luzern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug und Uri geschlossen hinter den beiden Zentralschweizer Grossprojekten.

Zusammenfassend unsere Hauptforderungen zum Ausbauschritt 2030/2035:

- I. Wie vom Bundesrat vorgeschlagen, soll die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11.5 Milliarden Franken umgesetzt werden.
- II. Der Zimmerberg-Basistunnel II muss im Ausbauschritt 2030/2035 - wie in der Vernehmlassungsbotschaft vorgesehen - projektiert und realisiert werden. Die Projektierung ist gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2025 umgehend einzuleiten und zu finanzieren.
- III. Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern muss unverzüglich aufgenommen und vom Bund entsprechend dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 finanziert werden. Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist zudem explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 in Artikel 1 Absatz 2 litera s festzuhalten. Ebenfalls ist die Grimselbahn im Ausbauschritt 2030/2035 aufzunehmen.
- IV. In beiden Entwürfen zum Bundesbeschluss soll in Artikel 1 Absatz 3 Prüfung der Massnahmen für den nächsten Ausbauschritt folgender Punkt ergänzt werden: «NEAT-Zufahrten im Norden und Süden des Gotthards, im Besonderen Urmiberg und der Abschnitt Axen inklusiv Anschluss an den Gotthard Basistunnel».

Diesbezüglich verweisen wir auch auf die Stellungnahmen der Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKDöV) sowie der Zentralschweizer Konferenz öffentlicher Verkehr (ZköV).

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit Hochachtung.

Altdorf, 19. Dezember 2017



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor-Stv.

Beat Jörg

Adrian Zurfluh