

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 7. November 2006 an den Landrat betreffend
Investitionsbeitrag an die Fertigstellung der Ostausfahrt Brig (2. Teil)
durch die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) gemäss Artikel 56 Eisenbahngesetz

I. Einleitung

Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ersucht mit Schreiben vom 28. August 2006 den Bund, die Kantone Wallis, Graubünden und Uri um Investitionshilfe gemäss Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101).

Der Urner Landrat hat am 16. Februar 2005 einen Investitionsbeitrag nach Eisenbahngesetz an die Ostausfahrt Brig (1. Teil) beschlossen. Gemäss diesem Beschluss leistet der Kanton Uri an die Investitionen der MGB für die Ostausfahrt Brig in den Jahren 2005 bis 2006 Beiträge von Fr. 1'392'000.--. Diese Summe entspricht einem Anteil von 4,64 Prozent an den nach Artikel 56 zu leistenden Beiträgen. Das Projekt wird durch den Bund (57,69 Prozent) und die Kantone Wallis (35,01 Prozent) und Graubünden (2,66 Prozent) mitfinanziert.

Diese Beiträge beruhen auf dem Mittelbedarf für den 1. Teil des Projekts und wurden in den Jahren 2005 und 2006 fällig. Die weitere Finanzierung (2. Teil) wäre unter Annahme des Inkrafttretens der Bahnreform 2 per 1. Januar 2007 durch den Bund geleistet worden. Die Vorlage des Bundesrats der Bahnreform 2 wurde aber durch den Nationalrat im Oktober 2005 deutlich zurückgewiesen. Gemäss Bundesamt für Verkehr ist die neue Vorlage und Umsetzung der Bahnreform frühestens im Jahr 2009 zu erwarten. Bis zu einer Neuregelung der Bahninfrastruktur-Finanzierung muss nun als Übergangslösung das geltende Recht gemäss EBG nach der bisherigen Praxis vollzogen werden. Bei der MGB sind in den nächsten vier Jahren der Hochbahnhof Brig (2010) und verschiedene Infrastrukturerhaltungsmassnahmen (im Kanton Uri z. B. Umbau der Station Nätschen, Bahnhof Andermatt und diverse Sanierungsmassnahmen) vorgesehen.

Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen (EBG) kann der Bund den konzessionierten Transportunternehmungen, welche für den allgemeinen Verkehr des Landes von erheblicher Bedeutung sind, Beiträge und Darlehen für technische Verbesserungen gewähren, sofern

dadurch die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Betriebs wesentlich erhöht werden kann. Die im EBG vorgesehene Unterstützung des Bundes für Investitionen setzt in jedem Fall die Mitwirkung der beteiligten Kantone voraus.

II. Sachverhalt

1. Das Projekt Ostausfahrt Brig

Mit der neuen Ostausfahrt Brig wird der Bahnhof Brig von einem Kopfbahnhof neu zu einem Durchgangsbahnhof. Er kann damit von Osten direkt, ohne Umweg über Naters, angefahren werden. Der Bahnhofplatz Brig, die Gemeinde Naters sowie der Bahnübergang im Bereich des Bahnhofs Brig werden dadurch massiv entlastet. Die transitierenden Züge der MGB müssen neu nicht mehr rangiert und gewendet werden. Die neue Durchgangsregelung erwirkt Einsparungen beim Lok-, Rangier- und Fahrdienstpersonal sowie eine Reduktion von Rangierfahrzeugen. Im Weiteren verkürzen sich dadurch die Reisezeiten zwischen dem Kanton Uri und Visp um rund 30 Minuten. Davon profitieren vor allem die transitreisende Kundschaft der MGB. Langfristig erlaubt das Projekt auch die Integration des MGB-Bahnhofes in den SBB-Bahnhof. Die bisherige Streckenführung in Brig mit der Schlaufe über Naters weist mehr als 20 Bahnübergänge (vier bewachte, 16 unbewachte) auf, was ein grosses Gefahrenpotenzial bedeutete. Auf diesen Übergängen haben sich in der Zeit von 1987 bis 2004 28 Unfälle - vier davon mit tödlichem Ausgang - ereignet. Mit der neuen direkten Linienführung ohne Umweg über Naters werden all diese Niveauübergänge aufgehoben, was zu einer signifikanten Verbesserung der Sicherheitssituation führt. Mit der neuen Ostausfahrt Brig sind nur noch drei Niveauübergänge notwendig, die sich alle in Verkehrszonen befinden. Die Verlegung des MGB-Trasses in das süd-östliche Bahnhofareal von Brig ermöglicht zudem der Gemeinde Naters die Nutzung der frei werdenden Fläche für andere Zwecke, z. B. für Fuss- und Radwege.

Mit der neuen Verkehrsanbindung und der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 wird Visp neu zu einem Vollknoten und dient vor allem dem Regionalverkehr als wichtiger Umsteige- und Ausgangsbahnhof. Alle MGB-Verbindungen können dadurch in Brig neu im Transit erfolgen und helfen mit, Zeit und Kosten zu sparen. Visp als Vollknoten wird mit einem neuen Fahrplankonzept die Anschlüsse in alle Richtungen sicherstellen. Andermatt und das Urserntal werden dadurch schneller und besser erreichbar.

2. Gesetzliche Grundlagen

2.1 Bisherige Investitionsfinanzierungen von Privatbahnen

Investitionen für technische Verbesserungen und die Substanzerhaltung bei Privatbahnen werden gemäss EBG, Artikel 56 durch den Bund und die Kantone mit Beiträgen sowie unverzinslichen Darlehen unterstützt. Der Bund stellte die finanziellen Mittel mit einem eigenen 8. Rahmenkredit zur Verfügung, welcher nun im Jahre 2006 ausgeschöpft sein wird. Der 1. Teil der Ostausfahrt Brig wurde projektbezogen mit einer 4. Vereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen Wallis, Graubünden und Uri mit der MGB am 14. Dezember 2005 unterzeichnet.

Diese bis anhin dreigeteilte Finanzierungsverantwortung für die Bahninfrastrukturen sollten mit der umgesetzten Bahnreform 2 aufgehoben werden. An deren Stelle sollte das Schienennetz in ein Grund- und Ergänzungsnetz aufgeteilt werden. Damit hätte der Bund künftig das Grundnetz zu finanzieren, während den Kantonen und Gemeinden ein Ergänzungsnetz übertragen worden wäre. Die MGB mit ihrer wichtigen Ost-Westverbindung wäre im Grundnetz vorgesehen gewesen. Ziel des Bundesrats war unter anderem die Entflechtung der Zuständigkeiten für das Schienennetz und die Konsolidierung der Unternehmerlandschaft. Die Vorlage des Bundesrats mit der Aufteilung des schweizerischen Schienennetzes wurde aber durch den Nationalrat zurückgewiesen und muss neu aufgelegt werden. Mit Rückweisung der Bahnreform 2 an den Bundesrat muss nun im Sinne einer Übergangsregelung die bisherige Praxis gemäss geltendem Recht (EBG) angewendet und vollzogen werden.

2.2 Übergangsregelung bei Investitionen nach Art. 56 EBG

Bis zu einer Neuauflage der Bahnreform und deren Umsetzung müssen sämtliche Investitionsvorhaben der konzessionierten Transportunternehmungen wie bisher gemäss geltendem Recht vollzogen werden.

Der Nationalrat hat am 25. September 2006 den 9. Rahmenkredit (2007 bis 2011) auf neu 800 Mio. Franken (ursprünglich 600 Mio. Franken) festgelegt und ist damit dem Ständerat gefolgt. Die dem Bund damit zur Verfügung stehenden Mittel können aber nur mit Beteiligung der betreffenden Kantone ausgelöst werden und stehen allen Privatbahnen bzw. den Kantonen unter dem Vorbehalt der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen zur Verfügung.

Das Bundesamt für Verkehr wird nun mit dem neuen "9. Rahmenkredit" die weitere Infrastrukturfinanzierung sicherstellen. Die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) hat mit der

"Mittelfristplanung Infrastruktur" ihre Bedürfnisse beim Bundesamt für Verkehr angemeldet und zur Prüfung eingereicht. Über die Finanzierung und Projektbewilligung weiterer Projekte und Infrastrukturmassnahmen zur Substanzerhaltung ab 2008 wird das Bundesamt für Verkehr mit Einbezug der Kantone Wallis, Graubünden und Uri zu entscheiden haben. Terminlich anstehend und dringlich ist die Fertigstellung des Projekts Ostausfahrt Brig, welche zwingend bis Ende 2007 abgeschlossen sein muss.

Um das Projekt Ostausfahrt Brig fertig zu stellen, ist die Restfinanzierung sicherzustellen. Investitionen für technische Verbesserungen und die Substanzerhaltung bei Privatbahnen sind weiterhin gemäss EBG, Artikel 56, durch den Bund und die Kantone mit Beiträgen sowie unverzinslichen Darlehen gemeinsam zu unterstützen. Mit Eröffnung des neuen 9. Rahmenkredites hat der Bund die Finanzierung seinerseits zugesichert und ersucht die beteiligten Kantone um Mitfinanzierung gemäss geltendem Gesetz.

2.3 Bundesebene

Die Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur-Investitionen ist gemäss Eisenbahngesetz (EBG) wie folgt geregelt:

Artikel 56: "Will eine Transportunternehmung Anlagen oder Einrichtungen erstellen oder ergänzen oder Fahrzeuge anschaffen, um die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Betriebs wesentlich zu erhöhen, oder will die Unternehmung Massnahmen zugunsten Behinderter treffen, so kann der Bund Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen und verzinsliche Darlehen gewähren oder verbürgen."

Leistungen des Bundes nach Artikel 56 setzen die Mitwirkung der beteiligten Kantone voraus. Die Kantonsbeteiligung beinhaltet die Finanzkraft, Bevölkerung und Bahnlänge auf dem Kantonsgebiet. Die Beiträge der Kantone Wallis, Graubünden und Uri abzüglich des Bundesbeitrages verteilen sich wie folgt:

Bund	57,69 Prozent
Kanton Wallis	35,01 Prozent
Kanton Graubünden	2,66 Prozent
Kanton Uri	4,64 Prozent

Gemäss Artikel 32 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen (ADFV) handelt es sich bei den von Bund und Kantonen gewährten Darlehen um bedingt rückzahlbare Darlehen.

2.4 Kantonale Ebene

Auf kantonaler Ebene sind die Investitionsbeiträge für derartige Infrastrukturvorhaben im Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz, RB 50.5111) in den Artikeln 5 bis 7 geregelt.

Gemäss Artikel 5 kann der Kanton zugunsten von Vorhaben für technische Verbesserungen im Sinn von Artikel 56, welche mit Beiträgen seitens des Bundes mitfinanziert werden, Investitionsbeiträge leisten. Der Landrat befindet abschliessend über solche Investitionsbeiträge des Kantons (Art. 5 Abs. 3).

Gemäss Artikel 7 wird für den Fall, dass die Transportunternehmung nicht nur das Gebiet des Kantons Uri bedient, der Investitionsbeitrag mit der Bedingung verknüpft, dass sich die mitbedienten Kantone ebenfalls anteilmässig beteiligen.

3. Handlungsbedarf und Kosten

Aufgrund der angeordneten Übergangslösung bis zu einer Umsetzung der Bahnreform 2 muss der 2. Teil der Ostausfahrt Brig bis und mit 2007 durch den Bund und die beteiligten Kantone vereinbart werden. Der 1. Teil der Ostausfahrt Brig ist mit dem sich nun erschöpfenden 8. Rahmenkredit bis 2006 finanziert und mit Vereinbarung Nr. 4 zwischen der MGB, Bund und den Kantonen Wallis, Graubünden und Uri geregelt. Der 2. Teil der Ostausfahrt Brig wird nun seitens des Bundes mit dem neu eröffneten Rahmenkredit Nr. 9 finanziert und hat seine Beteiligung den Kantonen zugesichert. Der Bundesanteil beträgt 57,69 Prozent der Kosten, wodurch die beteiligten Kantone die verbleibenden 42,31 Prozent der Kosten zu leisten haben.

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat am 11. Oktober 2006 den Beschluss betreffend die Restfinanzierung der Bauarbeiten der Ostausfahrt Brig gefasst und einem Beitrag des Kantons Wallis in Höhe von Fr. 8'442'626.-- zugestimmt.

Der Kanton Graubünden hat seinen Anteil in Höhe von Fr. 641'456.-- im Budget 2007 reserviert und heisst - vorbehältlich der Genehmigung des Grossen Rats anlässlich der Session vom 4. bis 6. Dezember 2006 - die Mitfinanzierung gut.

Das Urner Parlament wird nun ersucht, die letzte Tranche mit einem Anteil von 4,64 Prozent, im Betrage von Fr. 1'118'932.-- als Investitionsbeitrag gemäss Eisenbahngesetz, zu prüfen und auszulösen.

Die Kosten für die Ostausfahrt Brig sind wie folgt veranschlagt:

Gesamtprojekt Ostausfahrt Brig	Kosten in Fr.
Grundstück	6'078'000.--
Vorbereitungsarbeiten	4'013'000.--
Bauarbeiten	28'499'000.--
Oberbau (Bahn)	6'415'000.--
Energieversorgung / Fahrleitungen	3'299'000.--
Elektrische Anlagen	6'250'000.--
Honorare	5'322'000.--
Baunebenkosten (Unvorhergesehenes, Hochwasserschutz Feldgraben, Verschiedenes)	2'576'000.--
Totalkosten exkl. Mehrwertsteuer	62'452'000.--

Der Gesamtbetrag der Kosten darf nicht überschritten werden. Jede Kostenüberschreitung in einem Posten ist durch eine Einsparung in einem anderen Posten zu kompensieren. Die Mehrwertsteuer wird von der MGB vorfinanziert und vom Bund zurückerstattet; die Kantone werden dadurch nicht belastet.

Die Restfinanzierung der Ostausfahrt Brig 2. Teil wurde dem Bundesamt für Verkehr und den beteiligten Kantonen wie folgt unterbreitet:

	Kosten in Fr.
Ostausfahrt Brig - gemäss Vereinbarung vom 14. Dezember 2005	62'452'000.--
Ostausfahrt Brig 1. Teil	
8. Rahmenkredit des Bundes (2005 bis 2006)	
Bund 57,69 Prozent 15'951'285.--	
Wallis 35,01 Prozent 9'680'265.--	
Graubünden 2,66 Prozent 735'490.--	
Uri 4,64 Prozent <u>1'282'960.--</u>	
Total 27'650'000.--	-27'650'000.--
Zwischentotal	34'802'000.--
Kürzung des Bundes und Eigenmittel der Matterhorn Gotthard Bahn	-10'687'100.--
Restfinanzierung Ostausfahrt Brig 2. Teil	24'114'900.--

4. Finanzierung

Interkantonaler Verteilschlüssel und Bundesanteil

Basierend auf den Bestimmungen der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV 742.101.2; revidiert am 4. November 2003), sind die Anteile der Kantone für vier Jahre unter Berücksichtigung der Finanzkraft und der strukturellen Voraussetzungen der Kantone für die Jahre 2004 bis und mit 2007 wie folgt festgelegt:

Kanton Wallis	46 Prozent	Bund	54 Prozent
Kanton Graubünden	18 Prozent	Bund	82 Prozent
Kanton Uri	51 Prozent	Bund	49 Prozent

Der gemäss Gesetz und den Kantonen vereinbarte Anteilsschlüssel unter Berücksichtigung des Streckenanteils und der Anzahl Zugsabfahrten beträgt:

Kanton Wallis	76,1 Prozent
Kanton Graubünden	14,8 Prozent
Kanton Uri	9,1 Prozent

Unter Berücksichtigung des interkantonalen Verteilschlüssels resultieren schliesslich für die Aufteilung der Investitionsbeiträge folgende Anteile:

Kanton Wallis	35,01 Prozent	(46 Prozent von 76.1 Prozent)
Kanton Graubünden	2,66 Prozent	(18 Prozent von 14.8 Prozent)
Kanton Uri	4,64 Prozent	(51 Prozent von 9.1 Prozent)
Bund	57,69 Prozent	(Rest)

Die Kosten von Fr. 24'114'900.-- werden gemäss gültigen Verteilschlüsseln nach EBG wie folgt aufgeteilt:

Ostausfahrt Brig 2. Teil			Kosten in Fr.
Ostausfahrt Brig 2. Teil (neue Vereinbarung)			
9. Rahmenkredit des Bundes			
Bund	57,69 Prozent	13'911'886.--	
Wallis	35,01 Prozent	8'442'626.--	
Graubünden	2,66 Prozent	641'456.--	
Uri	4,64 Prozent	<u>1'118'932.--</u>	
Total		24'114'900.--	24'114'900.--

5. Nutzen für den Kanton Uri

Der Kanton Uri ist Aktionär bei der MGB, in der Management AG und Verkehrs AG, wie auch bei der Infrastruktur AG (100 Prozent Aktienbeteiligung bei der öffentlichen Hand). Sie ist zuständig für die Infrastrukturen und erhält Abgeltungen (Trassenbenützungsgebühren von den Bahnunternehmungen). Der Kanton Uri nimmt im Weiteren Einsitz im Verwaltungsrat der Management AG.

Die MGB und ihr gesamtes Leistungsangebot nehmen wichtige verkehrspolitische und wirtschaftliche Aufgaben wahr. Als konzessionierte Transportunternehmung dient sie einerseits öffentlichen Verkehrsaufgaben, andererseits ist sie für den Tourismus und Freizeitverkehr ein wichtiges Standbein für die Region Ursern sowie den gesamten Kanton. Mit dem Verkehrsknotenpunkt Andermatt und Göschenen zeichnet sie sich verantwortlich für die Verkehrserschliessung mit Koordinationsaufgaben zwischen der Nord-Süd- und West-Ostachse im zentralen Alpenraum. Als Regionalverkehrsanbieterin mit Grundversorgungsfunktionen wird sie auch mit der Neuausrichtung Andermatt vermehrt an Bedeutung gewinnen. Mit der MGB im Urserntal wird zudem ein wichtiger wirtschaftlicher und regionalpolitischer Beitrag geleistet. Die Verkehrsverbindungen zwischen Andermatt und Visp werden um rund 30 Minuten schneller gegenüber der heutigen Situation.

Durch die Investition wird der Kanton Uri als Besteller im Regionalverkehr profitieren können. Die durch die MGB ausgewiesene höhere Produktivität und Wirtschaftlichkeit hat einen günstigen Einfluss auf die künftigen Abgeltungssummen. Der Bund wie auch die Bestellerkantone Wallis, Graubünden und Uri gehen mit der Realisation der Ostausfahrt Brig von einem sinkenden Abgeltungsbedarf aus; dieser kann in den Offertverhandlungen geltend gemacht werden.

Die neue leistungsfähige Infrastruktur und die damit verbundene höhere Sicherheit im öffentlichen Verkehr werden sich mit dem neu gewonnenen volkswirtschaftlichen Nutzen auszeichnen.

Die Investition zugunsten der Ostausfahrt Brig der MGB stärkt das Unternehmen und festigt auch die Arbeitsplätze der MGB in Uri (90 Arbeitsplätze, einschliesslich drei Lernende und Aushilfen).

6. Fazit

Das von der Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MGI) für die Finanzierung der restlichen Bauarbeiten der Ostausfahrt Brig unterbreitete Investitionshilfegesuch ist unerlässlich für die Fertigstellung des Projekts mit bedeutender Produktivitätssteigerung des Betriebs, Eliminierung der gefährlichen Bahnübergänge, Verminderung der Umweltbelastungen in Naters sowie für die Umsetzung von attraktiven Fahrplänen für das Goms, Ursern und Mattertal im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels am 9. Dezember 2007.

Die Bauarbeiten der Ostausfahrt Brig laufen auf Hochtouren im Zeitplan und müssen mit Inbetriebnahme des neuen Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 abgeschlossen werden können. Der neu ausgebaute Bahnhof Visp wird damit neue wichtige Knotenfunktionen und Anschluss an die MGB erhalten.

Das Projekt zeichnet sich in allen Belangen mit einem grossen Nutzen für die beteiligten Kantone Wallis, Graubünden und Uri aus und senkt die Kosten im Betrieb nachhaltig.

III. Antrag

Gestützt auf den vorliegenden Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. An die Investitionen für die Ostausfahrt Brig, 2. Teil, der Matterhorn Gotthard Bahn leistet der Kanton Uri einen Kredit von Fr. 1'118'932.--. Diese Summe entspricht einem Anteil von 4,64 Prozent an den nach Artikel 56 zu leistenden Beiträgen. Die Projekte werden durch den Bund, die Kantone Wallis und Graubünden mitfinanziert. Die Kosten des Investitionsprogramms beruhen auf dem Projektstand mit Preisbasis 2006.
2. Der Regierungsrat kann ausgewiesene teuerungsbedingte Mehrkosten zum gleichen Beitragssatz von 4,64 Prozent subventionieren.
3. Die Mittel werden nach Massgabe einer entsprechenden Vereinbarung eingesetzt, die der Regierungsrat namens des Kantons mit dem Bund, den Kantonen Wallis und Graubünden einerseits und der Matterhorn Gotthard Bahn abschliessen wird.
4. Die erforderlichen Mittel sind im Budget aufzunehmen.

Beilagen

- Plan
- Beschluss des Grossen Rats des Kantons Wallis vom 11. Oktober 2006 betreffend die Restfinanzierung der Bauarbeiten der Ostausfahrt Brig der Matterhorn Gotthard Infrastruktur (MGI)