

MOTION

Verkehrspolitische Standortbestimmung für den Kanton Uri

Mit dem Durchschlag am Gotthard-Basistunnel ist Mitte Oktober 2010 ein grosser Schritt zur Realisierung des längsten Tunnels der Welt getan worden.

Besonders betroffen ist der Gotthardkanton Uri, der seit Jahrhunderten mit dem Gotthard als Verkehrs- und Lebensader verknüpft ist. Damit lassen sich zuverlässigere Prognosen für die Betriebsaufnahme und weitere Umsetzungsmassnahmen aus Urner Sicht machen.

I. Gerechter Lasten- und Nutzensausgleich

Die NEAT bringt unzweifelhaft eine Entlastung anderer Verkehrsträger. Dabei muss das oberste Ziel aber die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sein, wie dies in der Bundesverfassung verankert ist.

Dazu sind griffige und umsetzbare Rahmenbedingungen mit der EU auszuhandeln.

Aber auch Uri kann etwas beitragen, und tut dies bereits heute:

- Uri hat seinen Siedlungs- und Entwicklungsraum für dieses internationale Verkehrssystem zur Verfügung gestellt, und zwar sowohl für die NEAT als auch für den Strassenverkehr.
- Uri liefert mit seinem weissen Gold – dem Wasser – auch einen wesentlichen Teil der Energie für den Bahnbetrieb der SBB, und zwar zu günstigen Konditionen.

Wir dürfen auch erwarten, dass das Verhältnis von Nutzen und Lasten ausgeglichen und nicht einseitig negativ ausfällt.

Geht es nach der Meinung einiger Verkehrsfachleute, soll Uri bei der Benützung der Hochleistungsbahn die Züge nur noch von Ferne durchbrausen sehen. Dies kann und darf Uri nicht akzeptieren. Wer empfindlichste Eingriffe hinnehmen muss, wer sein Kulturland und seine natürlichen Ressourcen für dieses nationale, ja internationale Projekt zur Verfügung stellt, muss auch einen legitimen Nutzen daraus ziehen dürfen. Uri darf nicht von der Benützung ausgeschlossen werden. Dies würde nicht nur der föderalistischen Lasten- und Vorteilstragung zuwider laufen, den wir als einen Grundstein des sozialen Friedens in der Schweiz kennen. Auch würde Uri von der wirtschaftlichen Entwicklung abgekoppelt. Die – rein rhetorische – Frage stellt sich hiermit, ob ein prosperierender Kanton Uri sich nicht mittel- und langfristig auch für die Schweiz auszahle. Die reine Gewinnoptimierung darf nicht zulasten staatspolitischer Grundwerte gehen

II. Kein Nachlassen in der Verlagerungspolitik

Oberstes Ziel aller weiteren staatlichen Massnahmen muss die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sein. Die bei der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels verbreitete Illusion, man könne mit reinen Lippenbekenntnissen verhindern, dass Strasseninvestitionen zum Korridor für den Güterverkehr werden, darf sich nicht wiederholen.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass nur griffige und von der EU mitgetragene Rahmenbedingungen den alpentransitierenden Güterverkehr dauernd von der Strasse auf die Schiene verlagern können. Dieser Erkenntnis ist bei allen weiteren verkehrspolitischen Entscheidungen Rechnung zu tragen.

III. Prioritätenordnung bei den Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Kanton Uri

In den nächsten Jahren steht nebst der Inbetriebnahme der NEAT ebenfalls die Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur an, und zwar beim

Gotthardstrassentunnel und beim Seelisbergtunnel. Weiter ist im Rahmen von Bahn 2030 der Ausbau des Axentunnels pendent und beeinflusst mit der Linienführung ebenfalls die Zufahrtsstrecke zum Basistunnel. Schliesslich gilt es das bestehende Eisenbahnnetz, insbesondere die Gotthard-Bergstrecke, zu unterhalten und zu betreiben.

Es liegt auf der Hand, dass zur Durchsetzung der Urner Interessen in Bern eine klare Prioritätenordnung erforderlich ist.

Der Regierungsrat wird deshalb gemäss Art. 82 der Geschäftsordnung des Landrates ersucht, dem Landrat einen Bericht im Sinne einer verkehrspolitischen Standortbestimmung für den Kanton Uri vorzulegen. Er hat folgende Fragen zu klären:

Anliegen der Motion

1. Allgemeines

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat einen Bericht zu unterbreiten, worin er seine Haltung zu den anstehenden Fragen zum- Verkehrsgeschehen am Gotthard (Schiene und Strasse) und den sich aufdrängenden Massnahmen für Uri in einem Gesamtüberblick aufzeigt.

Einzubeziehen sind ebenfalls die in den nächsten Jahrzehnten anstehenden Bau- und Sanierungsvorhaben am Axen und am Seelisbergtunnel. Es gilt eine Prioritätenordnung für Uri aus verkehrspolitischer sowie wirtschaftlicher Sicht zu erstellen.

2. Bezüglich der bevorstehenden Betriebsphase der NEAT im Kanton Uri

Der Regierungsrat wird beauftragt, bei den zuständigen Instanzen des Bundes und der künftigen Betreibergesellschaft der NEAT dahin zu wirken, dass:

- a) die SBB bzw. die künftige Betreibergesellschaft im Sinne eines gerechten Nutzen- und Lastenausgleiches die legitimen Betriebsbedürfnisse und

andere wirtschaftlichen Interessen des Kantons Uri angemessen berücksichtigen, allenfalls unter entsprechender Abgeltung dieser Betriebsauflagen durch den Bund;

- b) vertretbare Anschlussmöglichkeiten für die Urner Bevölkerung geschaffen werden, einschliesslich des neuen Tourismus-Resorts im Urserental;
 - c) die Eisenbahn-Bergstrecke dauernd betriebsbereit bleibt und unterhalten wird, damit sie inskünftig nicht nur im ausgeprägten Masse dem Regionalverkehr dient, sondern auch als Reserve für den Fall von Unterbrüchen oder Schliessungen des NEAT-Basistunnels zur Verfügung steht.
3. Nötigenfalls ist zur Durchsetzung der legitimen existenziellen Anliegen unseres Kantons die Ergreifung einer Standesinitiative ins Auge zu fassen.

Altdorf, 17. November 2010



Patrizia Danioth Halter
Erstunterzeichnerin



Franz-Xaver Brücker
Zweitunterzeichner