

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

24. Juni 2014

Nr. 2014-401 R-630-17 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zur Vereinbarung vom 5. Juni 2014 zwischen dem Kanton Uri und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreffend Gotthard-Basistunnel, Umsetzung des Interventionskonzepts Nord, Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase

I. Ausgangslage

An seiner Sitzung vom 18. Juni 2014 hat der Landrat eine Änderung der Schadenwehrverordnung (RB 40.4325) beschlossen. Mit dem neuen Artikel 25a Schadenwehrverordnung hat der Rat die Möglichkeit geschaffen, dass der Kanton gegen entsprechende Entschädigung Aufgaben im Bereich der Schadenwehr zugunsten des Bunds, anderer Kantone oder Dritter übernehmen kann. Artikel 25a Absatz 2 ermächtigt den Regierungsrat, derartige Abmachungen zu treffen, wobei die Genehmigung durch den Landrat vorbehalten bleibt. Mit der Genehmigung werden die damit verbundenen Ausgaben beschlossen (Abs. 3).

Auslöser der Revision bildete das Interventionskonzept Gotthard-Basistunnel (GBT) Nord, das der Kanton Uri gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in einem kooperativen Prozess erarbeitet hat. Das Konzept sieht vor, dass der Kanton Uri für die SBB die Einsatzbereitschaft der Ereignisdienste beim GBT Nord durch bestehende Milizorganisationen sicherstellt. Die Details dazu sind vertraglich zwischen den SBB und dem Kanton zu regeln, wobei für die Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase und für die Betriebsphase je separate Vereinbarungen vorgesehen sind.

Nachdem sich der Kanton und die SBB bereits im Frühling 2014 vertraglich über die Umsetzung des Konzepts geeinigt hatten, sollten dem Landrat die Verträge zur Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase wie auch zur Betriebsphase zeitgleich mit der Verordnungsrevision im Juni 2014 vorgelegt werden. In der Folge zeigte sich jedoch, dass

punktuell noch Unklarheiten bestehen, die Auswirkungen auf die beiden Leistungsvereinbarungen haben können. So fehlten etwa die Angaben zu den Vorhaltekosten für den Gotthardbasistunnel, die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Massgabe der Verordnung über die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste für Einsätze auf Eisenbahnanlagen (VWEV; SR 742.162) ermittelt werden. Weiter hatten sich die Verhandlungen der SBB mit dem BAV zum Thema Sicherheit Gotthard-Basistunnel verzögert. Schliesslich tauchten auch noch rechtliche Fragen zur Haftung und zur Risikotragung auf. Vor diesem Hintergrund wurden die Genehmigungen der beiden Vereinbarungen von der Juni-Session abtraktandiert. Der Landrat sollte sich mit den Vereinbarungen erst befassen, wenn sie in allen Teilen stabil sind. Die zeitkritischen Vorbereitungen in den Bereichen Ausbildung, Material, Miete und Personal sollten vorerst ohne Genehmigung des Landrats nach Massgabe der Vereinbarung zur Umsetzung des Interventionskonzepts Gotthard-Basistunnel Nord (Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase) vom Kanton umgesetzt und von den SBB finanziert werden.

Mittlerweile haben sich SBB und BAV auf einen Zeitplan zur Erledigung ihrer Pendenzen geeinigt. Ausgehend von diesem Fahrplan können die offenen Punkte in der Vereinbarung für die Betriebsphase erst im Frühjahr 2015 abschliessend geklärt werden. Im Gegensatz dazu gelang es dem Kanton und den SBB am 5. Juni 2014, die Vereinbarung zur Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase abschliessend zu bereinigen (Beilage 1).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen hat sich der Regierungsrat dazu entschlossen, mit der Genehmigung der bereinigten Vereinbarung nicht länger zuzuwarten. Er legt hiermit dem Landrat die Vereinbarung zur Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase vom 5. Juni 2014 zur Genehmigung vor. Ein solches zweistufiges Vorgehen hat auch Vorteile. In der Aufbauphase können wertvolle Erfahrungen gesammelt werden, die die spätere Leistungsvereinbarung der Betriebsphase noch beeinflussen. Damit ist sichergestellt, dass der Kanton keine Leistungsverpflichtungen eingeht, die für ihn ungünstig wären oder die er nicht einhalten kann. Die SBB und der Kanton haben vereinbart, die Vereinbarung für die Betriebsphase bis im Frühling 2015 zu bereinigen und zu unterzeichnen. Diese Vereinbarung soll in der Folge voraussichtlich im Sommer 2015 dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet werden. Die SBB haben dem Kanton zudem in einer Absichtserklärung zugesichert, mit ihm eine solche Vereinbarung abzuschliessen.

II. Interventionskonzept Gotthard-Basistunnel (GBT) Nord

Ende 2016 geht der Gotthard-Basistunnel in Betrieb. Voraussetzung für die Betriebsbewilligung des BAV ist die Sicherstellung einer geeigneten Einsatzorganisation. Vor

diesem Hintergrund sind die SBB Anfang 2012 an die Kantone Uri, Tessin und Graubünden herangetreten und haben sie ersucht, an der Sicherstellung der verlangten Einsatzbereitschaft mitzuwirken. In der Folge riefen die SBB und die Kantone Tessin und Uri eine gemeinsame Projektorganisation ins Leben, die in einem kooperativen Prozess das Interventionskonzept für den Gotthard-Basistunnel erarbeitete.

Das Interventionskonzept Nord legt die Aufgaben der Urner Kräfte im Bereich der Schadenwehr zugunsten der SBB fest (Beilage 2). Die SBB haben dem Interventionskonzept Nord mit Schreiben vom 14. Februar 2014 zugestimmt. Es umfasst das Gebiet des Kantons Uri vom Bahnhof Altdorf bis zum Tunnelportal Nord sowie die Tunnelabschnitte Uri und Graubünden. Laut Interventionskonzept Nord stellt der Kanton Uri die Einsatzbereitschaft der Ereignisdienste beim Gotthard-Basistunnel Nord durch bestehende Milizorganisationen sicher. Betroffen ist insbesondere die Chemiewehr Uri. Die Übernahme der Aufgaben hat verschiedene Konsequenzen für sie.

So muss der Bestand der Chemiewehr Uri von heute rund 50 bis 55 auf 65 bis 70 Angehörige erhöht werden, um innert den vorgegebenen Zeiten die benötigte Anzahl Einsatzkräfte vor Ort in den Einsatz bringen zu können. Die Übernahme der Verpflichtungen durch die Chemiewehr Uri hat zudem eine Umorganisation der Chemiewehr Uri mit einer Teilprofessionalisierung in den Bereichen Kommando, Ausbildung, Administration und Materialwartung in der Grössenordnung von insgesamt rund 210 Stellenprozenten zur Folge. Zudem muss die Ausrüstung der Chemiewehr Uri ergänzt werden, was Investitionskosten von rund 865'000 Franken zur Folge hat. Dieses Material wird weitgehend durch die SBB beschafft und vollumfänglich durch sie finanziert. Dazu kommen für die Chemiewehr Uri, aber auch für die weiteren Einsatzorganisationen der Phasen 1 und 2, noch teilweise erhebliche Aufwendungen im Bereich des Ausbildungswesens.

Weiter müssen Büroarbeitsplätze für die zusätzlichen Teilzeitstellen bereitgestellt und die zusätzlichen Einsatzmittel der Chemiewehr Uri untergebracht werden, was grundsätzlich eine gesamthaft neue Unterbringungslösung erfordert. Unabhängig davon ist für eine schnelle Einsatzbereitschaft in der ersten Phase die Bereitstellung eines Garderoberraums für 45 komplette Einsatzrüstungen mit Atemschutzgeräten und eines Lagerraums für tunnelspezifisches Einsatzmaterial der Einsatzkräfte im unmittelbaren Bereich des Portals Nord im Rynächt erforderlich. Diese Räume sind allerdings durch die SBB zu planen und bereitzustellen.

Betroffen vom Konzept ist auch der Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri. Für die erhöhte Einsatzbereitschaft des Rettungsdienstes des Kantonsspitals Uri ist eine Umstellung vom

heutigen Pikettdienst-System auf ein Schicht-System vorgesehen. Zudem soll der ab 2016 im Urner Oberland geplante Rettungsdienst-Stützpunkt so weit wie möglich zur Erfüllung des Auftrags miteinbezogen werden. Dies ist verbunden mit der Anstellung von zusätzlichem Fachpersonal.

Die Details dazu sind in den erwähnten Vereinbarungen zwischen den SBB und dem Kanton zu regeln. Konkret zu ordnen sind die Organisation, die Zuständigkeiten, die Aus- und Weiterbildung, die Material- und Fahrzeugbeschaffung und die Finanzierung der Umsetzung des Interventionskonzepts Nord. Dabei wird seitens der SBB die grundsätzliche Einsatzbereitschaft der Chemiewehr Uri bei Chemieereignissen in Bahntunnelanlagen als Grundlage vorausgesetzt.

Die Aufbauphase ist in einer separaten Vereinbarung zwischen dem Kanton und den SBB geregelt. Sie beinhaltet eine Laufzeit vom 1. April 2014 bis 31. Mai 2016. Diese Vereinbarung wurde inzwischen von den SBB, dem Kanton und dem Kantonsspital unterzeichnet. Sämtliche Kosten, die dem Kanton aus der Umsetzung der Vereinbarung entstehen, werden durch die von den SBB zu leistenden Abgeltungen vollumfänglich gedeckt.

Am 21. März 2014 hat der Regierungsrat dem Konzept und am 10. Juni 2014 der Vereinbarung vom 5. Juni 2014 zur Umsetzung des Interventionskonzepts Gotthard-Basistunnel (GBT) Nord, Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase seine Zustimmung erteilt. Ausdrücklich vorbehalten blieb dabei die Genehmigung der Vereinbarung durch den Landrat.

III. Vereinbarung mit den SBB vom 5. Juni 2014 zur Umsetzung des Interventionskonzepts Gotthard-Basistunnel Nord in der Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase

Die vorliegende Vereinbarung vom 5. Juni 2014 zur Umsetzung des Interventionskonzepts Gotthard-Basistunnel Nord in der Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase (nachstehend: Vereinbarung Aufbauphase) regelt die Organisation mit den Zuständigkeiten (Art. 4 ff.), die Aus- und Weiterbildung (Art. 7), die Material- und Fahrzeugbeschaffung (Art. 8 ff.) und die Finanzierung (Art. 12 ff.) der Umsetzung des Interventionskonzepts GBT Nord in der Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase. Die Aufbauphase dauert bis 31. Mai 2016. Sie bezweckt, die Ereignisdienste Nord umfassend auf Einsätze im GBT nach dessen Inbetriebnahme vorzubereiten. Die Vereinbarung legt dazu die Einsatzstrategie (Art. 5), die Leistungsanforderungen an die beteiligten Organisationen (Art. 4 und 5), die

Ausbildungsanforderungen (Art. 7) und den Bedarf an zusätzlich erforderlichem Material, Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen (Art. 8 ff.) sowie die Entschädigungsgrundsätze (Art. 12 ff.) fest. Das Interventionskonzept Nord ist integrierender Bestandteil der Vereinbarung. Geregelt werden die Bereiche Führung und Feuerwehr-/Chemiewehreinsatz (Art. 4 und 5) und in diesem Rahmen auch den Einsatz der Zivilschutzorganisation (Art. 5), die Bereiche Polizei und Alarmierung (Art. 11) sowie Sanität und Care (Art. 4 und 5).

Die Vereinbarung der Aufbauphase ist selbstredend. Sie erfuhr - wie erwähnt - gegenüber der früheren, dem Landrat für die Juni-Session zugestellten Version einige Änderungen. Auf diese wird nachstehend näher eingetreten.

Änderungen im Bereich der Entschädigungen

Kanton und SBB sind sich einig, dass der Kanton mit der Vereinbarung gewisse Kostenrisiken auf sich nimmt (beispielsweise bei den Vereinbarungen mit dritten Einsatzorganisationen). Aus diesem Grunde war in der früheren Entschädigungsregelung ein so genannter "Risikozuschlag" enthalten, in dem bei der Abgeltung der Löhne statt dem üblichen Faktor 1.3 für die Abgeltung der Sozialleistungsbeiträge ein Faktor 1.5 aufgerechnet wurde. Die SBB haben sich im Laufe der weiteren Verhandlungen bereit erklärt, diese Risiken zu tragen. In der Folge wurde Artikel 14 mit einem neuen Absatz 3 ergänzt. Neu sichern die SBB zu, allfällige Mehrentschädigungen der vereinbarten Leistungen zu übernehmen. Damit entfällt das finanzielle Risiko für den Kanton Uri und der "Risikozuschlag" ist nicht mehr gerechtfertigt. Während der Zeitdauer der Vereinbarung Aufbauphase ergibt dies dementsprechend eine Minderentschädigung von 77'200 Franken. Insgesamt ist diese neue "Riskoregelung" zum Vorteil des Kantons.

Da sich die Verhandlungen der SBB mit dem BAV zum Thema Sicherheit Gotthard-Basistunnel verzögert haben, finden auch die geplanten Einsatzübungen zu einem späteren Zeitpunkt statt. Die von den SBB verlangte Einsatzbereitschaft der verschiedenen Einsatzkräfte wurde dementsprechend vertraglich auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Da diese Leistungen später erbracht werden müssen, wird auch die Abgeltung der damit verbundenen Vorhalteleistungen zu einem späteren Zeitpunkt fällig. Entsprechend fallen in der Aufbauphase geringere Beiträge an, nämlich im Umfang von 146'500 Franken. Für den Kanton resultieren daraus keine Kostenauswirkungen.

Im Zusammenhang mit der Teilprofessionalisierung der Chemiewehr sind verschiedene Teilzeitstellen zu schaffen, insbesondere für die Bereiche Kommando, Ausbildung, Administration und Materialwartung. Nach der Konkretisierung der Pflichtenhefte für diese

Stellen resultierten gewisse Abweichungen bei den Löhnen (Minderaufwand). Die Lohnkosten sind tiefer als ursprünglich angenommen, weshalb sich auch die Entschädigung der SBB entsprechend reduziert. Über die Aufbauphase führt dies zu einer Minderentschädigung von 44'000 Franken.

Bei den Personalkosten ging man ursprünglich davon aus, dass im Kommando und in der Ausbildung je 50-Prozent-Teilzeitstellen geschaffen werden müssen. Im Laufe der weiteren Verhandlungen konnte man sich auf je 40-Prozent-Teilzeitstellen einigen. Dementsprechend reduzieren sich die Personalkosten für den Kanton während der Aufbauphase um 66'700 Franken, womit auch die Entschädigung der SBB um den gleichen Betrag reduziert wird.

Im Rahmen der verschiedenen Berechnungen schlich sich ein Rechnungsfehler ein. Dazu kamen noch geringfügige Abweichungen wegen Rundungen. Insgesamt resultiert daraus eine Abweichung von 8'300 Franken über die Aufbauphase.

Nachfolgend ist eine Gesamtübersicht über die finanziellen Abweichungen der Vereinbarung Aufbauphase (alt-neu) dargestellt:

Finanzielle Abweichungen Vereinbarung Aufbauphase					
Position¹⁾	Bereich	2014	2015	2016	Total
111-114	Lohnfaktor 1.3 statt 1.5 (Wegfall "Risikozuschlag")	16'600	42'800	17'800	77'200
111-114	Anpassung Löhne	12'800	22'000	9'200	44'000
111-114	Reduktion Anstellung (50 % statt 40 %)	17'400	34'800	14'500	66'700
162-172	Verschiebung Einsatzbereitschaft (Abgeltung Vorhalteleistung)	0	146'500	0	146'500
Div.	Rundungs- und Rechnungsfehler	6'500	1'100	700	8'300
Div.	Total Abweichungen	53'300	247'200	42'200	342'700
Alle	Total Entschädigung neu	166'600	458'300	290'900	915'800
Alle	Total Entschädigung alt	219'900	705'500	333'100	1'258'500
Differenz		53'300	247'200	42'200	342'700

¹⁾Gemäss Interventionskonzept Nord

Weitere Änderungen gegenüber der früheren Vereinbarungsversion

Artikel 1 Absatz 2

Beide Parteien sind der Meinung, dass die Regelung der Haftung in der Vereinbarung aus Gründen der Rechtssicherheit erwähnt werden sollte. Man geht darin einig, dass im Haftungsfall die gesetzlichen Regelungen gelten.

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a

Anstelle des bisherigen Betreiberkonzepts "NEAT-Achse Gotthard", Teilkonzept Alarm und Rettung, wird die jetzt konsolidierte neuste Version 4.0 aufgeführt. Diese liegt erst seit kurzem vor.

Artikel 8 Absatz 2

Aus finanzrechtlichen Gründen der SBB beschaffen sie (und nicht der Kanton) die erforderliche Ausrüstung und stellen sie den Einsatzorganen des Kantons zur Verfügung.

Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben j und k

Die Positionen 162 bis 164 und 165 bis 172 gemäss Interventionskonzept Nord umfassen die Abgeltung der Vorhalteleistung der beizuziehenden Einsatzkräfte. Die Ausbildung dieser Einsatzkräfte und die dazugehörigen Einsatzübungen im Verbund erfolgen erst ab der zweiten Hälfte 2015. Dementsprechend werden die Vereinbarungen mit den Einsatzkräften für die Einsatzphase 2 (Pos. 162 bis 164) erst auf den 1. Juli 2015 abgeschlossen, statt wie ursprünglich vorgesehen auf den 1. Januar 2015. Für die Einsatzkräfte der Folgephasen (Pos. 165 bis 172), für die keine Spezialausbildung erforderlich ist, werden die Vereinbarungen auf den 1. Januar 2016 statt 1. Januar 2015 abgeschlossen. Daraus resultiert, dass die entsprechende Abgeltung der Vorhalteleistung zu Gunsten dieser Einsatzkräfte auch erst differenziert zu einem späteren Zeitpunkt ausbezahlt wird.

Artikel 14 Absatz 2

Die Bereinigung der Vereinbarung Aufbauphase hat auch zu entsprechenden Anpassungen bei den Kosten und damit der Entschädigung des Kantons geführt, im Vergleich zur ursprünglichen Version, die dem Landrat unterbreitet worden ist. Daraus resultieren die neuen Zahlen gemäss Artikel 14 Absatz 2. In Abstimmung mit den konkret zu erbringenden Leistungen wird der Kanton nicht schlechter entschädigt. Die SBB sind sogar bereit, zusätzlich Kostenrisiken zu übernehmen.

Artikel 14 Absatz 3

Die SBB sind bereit, den Kanton von Leistungs- und damit Kostenrisiken zu entlasten und allfällige Mehrentschädigungen selber zu übernehmen, selbstverständlich nach vorgängigem Einbezug der SBB. Insgesamt ist diese neue "Risikoregelung" zum Vorteil des Kantons. Der Kanton ist damit vollends entlastet.

Artikel 16 Absatz 2

Die Vereinbarung betreffend Umsetzung des Interventionskonzepts Nord für die Betriebsphase konnte noch nicht abschliessend bereinigt werden. Dementsprechend wurde diese Bestimmung offener formuliert.

Artikel 18 Absatz 3

Das BAV soll nicht abschliessend entscheiden können. Beide Parteien sind laut Regelung neu befugt, allfällige Streitentscheide des BAV an das Bundesverwaltungsgericht weiterzuziehen. Deshalb wurde der Begriff "abschliessend" gestrichen.

IV. Bewertung der Vereinbarung mit den SBB

Das Interventionskonzept berücksichtigt die übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen der SBB, nämlich das Betreiberkonzept "NEAT-Achse Gotthard", Teilkonzept Alarm und Rettung, vom 27. Januar 2011, das Konzept Feuerwehr Uri 2010 vom 15. Dezember 2009 sowie den Führungsbehelf Kantonaler Führungsstab Uri vom 1. August 2012 bzw. 14. März 2013.

Das Interventionskonzept Nord für den Gotthard-Basistunnel zeigt auf, wie die Bereiche Führung und Einsatzorganisationen mit Feuerwehr, Chemiewehr und Zivilschutz, Polizei und Alarmierung sowie Sanität und Care zu organisieren und die hoheitsrechtlichen Fragen zu regeln sind, um die anspruchsvollen Aufgaben einer Intervention im Gotthard-Basistunnel zusammen mit den Einsatzkräften des Lösch- und Rettungszugs Erstfeld sicherstellen zu können.

Bei der Festlegung dieses Konzepts wurde darauf geachtet, die bestehenden Organisationsstrukturen im Kanton Uri und den Miliz-Charakter dieser Organisationen soweit möglich beizubehalten und diese Aufgaben auf wenige Einsatzorganisationen zu beschränken. Dies, weil der Ausbildungsaufwand für solche Einsatzorganisationen, die im Gotthard-Basistunnel zum Einsatz kommen, doch sehr aufwändig ist. Speziell zu beachten war auch die Anforderung der schnellen Verfügbarkeit, insbesondere der ersten

Einsatzorganisationen, ohne dass ein professionelles Einsatzpikett aufgestellt werden muss. Ein solches wäre mit den bestehenden Organisationen im Kanton Uri nicht umsetzbar. In Anbetracht der wenigen Einsätze wäre dies weder zielführend noch finanziell vertretbar. In diesem Sinne unterscheidet sich das Interventionskonzept Nord für den Gotthard-Basistunnel im Kanton Uri von anderen Interventionskonzepten, die in der Regel auf Berufsorganisationen und/oder grössere Einsatzorganisationen zurückgreifen können. Im Bereich Rettungssanität wird auf den Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri abgestützt, der entsprechend auszubauen ist. Im Bereich Care, Polizei und Alarmierung wird auf die bestehenden bewährten Organisationen und Strukturen abgestützt.

Der Urner Regierungsrat ist bereit, die Verantwortung für diese anspruchsvollen Interventionsaufgaben mit der kantonalen Chemiewehr Uri und den betroffenen Feuerwehren der Urner Gemeinden sowie dem Rettungsdienst des Kantonsspitals Uri, der bestehenden Care-Organisation Uri sowie der Kantonspolizei Uri mit dem kantonalen Alarmierungssystem zu übernehmen und mitzuhelfen, damit der Gotthard-Basistunnel mit genügender Sicherheit in Betrieb genommen werden kann. Die Bereitschaft des Kantons Uri für diese Verpflichtung bedingt allerdings, dass sich die SBB dazu bereit erklären, die entsprechenden Kosten, inklusive Vorhaltekosten, die dem Kanton, den Feuerwehren und der Zivilschutzorganisation Uri, der Kantonspolizei und dem Kantonsspital Uri entstehen, zu übernehmen bzw. abzugelten. Andererseits verpflichtet sich der Kanton in der Folge, zusammen mit den Gemeinden und ihren Feuerwehren sowie dem Rettungsdienst des Kantonsspitals und der bestehenden Care-Organisation Uri, diese Aufgaben langfristig sicherzustellen. Das ist mit der vorliegenden Vereinbarung für die Aufbauphase und der noch abzuschliessenden Vereinbarung für die Betriebsphase gewährleistet.

Dem Kanton gelang es bei der vorliegenden Vereinbarung, in allen Punkten Lösungen zu erzielen, die die Interessen des Kantons vollständig wahren. Indem die SBB neu jegliche Mehr-entschädigungen gegenüber den versprochenen Leistungen übernimmt, sofern sie vorgängig in die entsprechenden Verhandlungen miteinbezogen wurde, konnte das finanzielle Risiko des Kantons zusätzlich minimiert werden. Die dem Kanton aus der Umsetzung der Vereinbarung entstehenden Kosten werden durch die von den SBB zu leistenden Entschädigungen vollumfänglich gedeckt. Bezüglich der Betriebsphase erklären die Parteien die gegenseitige Absicht, eine neue Vereinbarung abzuschliessen. Damit bestehen für Uri ideale Voraussetzungen für die Verhandlungen über die Umsetzungsphase. Einerseits können die Erfahrungen der Aufbauphase einbezogen werden, andererseits besteht die Ausstiegsmöglichkeit, sollten die Interessen des Kantons in der Anschlussvereinbarung nicht oder nicht angemessen gewahrt werden.

Die Vereinbarung zur Betriebsphase steht zeitlich und sachlich in Abhängigkeit zu den Entscheiden des BAV betreffend die Berechnung der Vorhaltekosten und den Sicherheitsvorgaben zum GBT. Der Kanton Uri wird in diese Verhandlungen einbezogen. Ziel ist es, die Vereinbarung zur Umsetzungsphase bis im Frühling durch die SBB und den Regierungsrat des Kantons Uri unterzeichnen zu lassen, so dass sie dem Landrat Mitte 2015 zur Genehmigung vorgelegt werden kann.

V. Antrag

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

Die Vereinbarung zwischen Kanton Uri und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB vom 5. Juni 2014 betreffend Umsetzung des Interventionskonzepts Nord, Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase, gemäss Beilage 1, wird genehmigt.

Beilagen:

- Vereinbarung zwischen Kanton Uri und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB vom 5. Juni 2014 betreffend Umsetzung des Interventionskonzepts SBB Gotthard-Basistunnel Nord, Vorbereitungs-, Schulungs- und Aufbauphase (Beilage 1)
- SBB Gotthard-Basistunnel Interventionskonzept Nord (Beilage 2)