

Parlamentarische Empfehlung zur verbesserten Verfügbarkeit der MGB-Strecke Andermatt – Disentis

Ausgangslage

Für die Finanzierung der Bahninfrastruktur will der Bundesrat in den nächsten vier Jahren (2017-2020) insgesamt 13,2 Milliarden Franken zur Verfügung stellen. Damit werden jene Kosten gedeckt, welche die Einnahmen aus den Trassenpreisen übersteigen. 4,9 Milliarden sind für die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen bestimmt. 0,2 Milliarden Franken sind als Optionen vorgesehen. Damit können bei Bedarf zusätzliche Mittel an die Bahnen ausbezahlt werden. Weitere 0,5 Milliarden sind als Reserve für unvorhersehbare Ausgaben eingestellt, wie zum Beispiel grössere Schäden durch Naturereignisse oder allfällige Mehraufwendungen für die Fahrbahn. Das Geld stammt aus dem Bahninfrastrukturfond (BIF) des Bundes.

Am 25. September 2009 haben sich die Ratspräsidien der Kantone Uri und Graubünden auf der Oberalp zu einem freundschaftlichen Kontaktaustausch getroffen. Dabei wurde die „Oberalp-Erklärung“ verabschiedet. Ein Punkt dieser Erklärung betrifft die mittel- und langfristigen Verkehrsverbindungen. Zitat: „Die von den Regierungen der beiden Kantone ergriffenen Bestrebungen bezüglich der Abklärung einer idealen, ganzjährigen Schienen-Verbindung werden vollumfänglich unterstützt. Die Ratspräsidien sind der Auffassung, dass ideale Verbindungen auf Schiene, Strasse und weiteren Transportanlagen das Rückgrat des Projektes Gottardo darstellen.“

In der Zwischenzeit haben sich die Regionen Ursern und Surselva verändert und insbesondere die touristischen Entwicklungen sind weiter fortgeschritten.

- In Andermatt liegen die Bewilligungen für den Bau weiterer Skiinfrastrukturanlagen vor.
- Auf dem Nätschen (Haltestelle zwischen Andermatt und Oberalp) befindet sich ein neuer Bahnhof im Bau und wird mit der Gondelbahn für den Skibetrieb verbunden.
- Auf der Oberalp wird der neu erstellte Skilift ab Wintersaison 2016/17 in Betrieb genommen.
- Die Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) positioniert den Glacier-Express neu am Markt und hat ihn deshalb in eine eigenständige Firma überführt.

Die Wichtigkeit der Achse Andermatt – Disentis wird bei der Sicherheit zu wenig berücksichtigt. Die Sicherheit ist zwar gewährleistet, die Verfügbarkeit jedoch nicht gegeben.

Für den Tourismus beider Regionen muss die Verfügbarkeit verbessert werden, die jetzige Situation ist für den Tourismus imageschädigend.

Die Andermatt-Sedrun-Sportbahnen (ASS) ist ein sehr wichtiger Partner für die Bahnverbindung zwischen Andermatt – Sedrun und Disentis. Im Moment ist die Matterhorn-Gotthardbahn das einzige Transportmittel für die Verbindung zwischen Nätschen und Oberalppass. Zudem ist dieses MGB-Angebot in allen Skipässen inbegriffen.

Die Wirtschaftlichkeit der MGB kann durch eine verbesserte Verfügbarkeit gesteigert werden. Dabei ist zwingend vorzusehen, dass auch der Autoverlad Andermatt – Sedrun beibehalten wird.

Diese wichtigen Anliegen haben die Parlamentsvertreter der Regionen Ursern und Surselva gemeinsam bearbeitet und legen den Regierungen in Graubünden und Uri folgende parlamentarische Empfehlung vor.

Gemäss Artikel 123 der Geschäftsordnung fordern wir deshalb den Regierungsrat des Kantons Uri auf, beim Bundesdepartement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, namentlich beim Bundesamt für Verkehr BAV zusätzliche finanzielle Mittel für den Ausbau der Bahnstrecke Andermatt – Disentis für die verbesserte Verfügbarkeit anzufordern.

Folgende Punkte müssen dabei berücksichtigt werden:

- Die Korridorplanung Uri – Graubünden muss in der Gesamtheit beurteilt werden.
- Der Investitionsbedarf soll aufgezeigt werden.
- Die Finanzplanung und die Umsetzung müssen in Zusammenarbeit mit dem Bund bearbeitet werden.

Wir danken dem Regierungsrat, dass er die parlamentarische Empfehlung dahingehend bearbeitet und bei den zuständigen Bundesstellen die finanziellen Mittel einfordert.

Andermatt, 15. November 2016

Erstunterzeichner:



Ludwig Loretz

Zweitunterzeichnerin:



Frieda Steffen-Regli