



# Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

18. April 2017

## **Nr. 2017-243 R-720-12 Parlamentarische Empfehlung Ludwig Loretz, Andermatt, zu Verbesserte Verfügbarkeit der MGB-Strecke Andermatt - Disentis; Antwort des Regierungsrats**

### **I. Ausgangslage**

Am 16. November 2016 reichte Ludwig Loretz, Andermatt, eine Parlamentarische Empfehlung zur verbesserten Verfügbarkeit der Matterhorn Gotthard Bahn, Strecke Andermatt-Disentis, ein. Die Parlamentarische Empfehlung fordert den Regierungsrat auf, bei den zuständigen Bundesstellen zusätzliche finanzielle Mittel für den Ausbau der Bahnstrecke Andermatt-Disentis einzufordern, um damit eine verbesserte Verfügbarkeit zu erreichen und die Beibehaltung des Autoverlads Andermatt-Sedrun sicherzustellen.

Die Unterzeichnenden Ludwig Loretz, Andermatt, und Frieda Steffen, Andermatt, haben die Anliegen der Parlamentarischen Empfehlung als Vertretungen von Ursern gemeinsam mit den Parlamentsvertretern der Region Surselva erarbeitet. Die Forderungen wurden den Regierungen von Uri und Graubünden im Rahmen von parlamentarischen Vorstössen vorgelegt.

Die Antwort der Bündner Regierung wurde am 7. März 2017 verabschiedet und dem Bündner Kantonsparlament am 18. April 2017 vorgelegt; sie ist im Internet unter [https://www.gr.ch/DE/institutionen/parlament/PV/Seiten/20161207Berther\(Disentis\)09.aspx](https://www.gr.ch/DE/institutionen/parlament/PV/Seiten/20161207Berther(Disentis)09.aspx) greifbar.

### **II. Antwort des Regierungsrats**

Basierend auf Erhebungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) beträgt die Verfügbarkeit der Bahnstrecke über den Oberalppass 97 Prozent (Durchschnitt der letzten Jahre). Bei den Sperrungen handelt es sich um einzelne Tage, an denen die Bahnstrecke aus Sicherheitsgründen (kritische Lawinensituationen) geschlossen werden muss. Unter Berücksichtigung der Naturgefahrensituation ist der gegebene Verfügbarkeitswert als hoch einzustufen. Eine 100-prozentige Verfügbarkeit ist mit einer offenen Streckenführung in dieser topografischen Lage nicht möglich und kann somit nicht garantiert werden. Einzig ein Bahntunnel würde diesbezüglich nachhaltig Abhilfe schaffen.

Die beiden Kantone Graubünden und Uri haben zur Thematik «Verbesserte Schienenverbindung Andermatt-Sedrun» im Jahr 2009 eine Studie in Auftrag gegeben, die Verbesserungen der Schienenver-

bindungen bzw. höheren Verfügbarkeiten zwischen Andermatt und Disentis geprüft sowie deren Wirtschaftlichkeit und Realisierungschancen beurteilt hat. Der Bericht wurde dem Landrat am 20. Februar 2013 vorgestellt und ist im Internet unter [http://www.ur.ch/dl.php/de/ax-57f4fc2c41d34/l.\\_Bericht.pdf](http://www.ur.ch/dl.php/de/ax-57f4fc2c41d34/l._Bericht.pdf) greifbar.

Im Detail wurden drei Ausbauvarianten geprüft:

- Variante 1: Ausbau der Strecke über den Oberalppass
- Variante 2: Bau eines Tunnels mit Einstellung der Bergstrecke
- Variante 3: Bau eines Tunnels mit Beibehaltung der Bergstrecke

Die zentralen Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

a) Gesamtwirtschaftliche Beurteilung

Die Beurteilung der drei Ausbauvarianten wurde anhand von zwölf Indikatoren vorgenommen:

- Die Variante 1 konzentriert sich auf die Erhöhung der Verfügbarkeit im Winter. Dieses Ziel wird mit dem Bau von Galerien mit vergleichsweise geringen Kosten erreicht. Da die Verfügbarkeit mit 97 Prozent bereits relativ hoch ist, können von einer weiteren Verbesserung keine markanten Effekte auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung oder den Tourismus erwartet werden. Die Effekte sind zwar positiv, aber vergleichsweise gering.
- Der Bau des Tunnels in Variante 2 verursacht sehr hohe Investitionskosten mit entsprechend hohen Aufwendungen für die Amortisation. Auch Unterhalt und Betrieb der Variante sind trotz Einstellung der Bergstrecke teuer. Auf der Nutzenseite stehen diesen hohen Kosten vergleichsweise geringen Reisezeitersparnissen gegenüber. Auch in der Regionalwirtschaft und im Tourismus kann nicht mit einem grossen Entwicklungsimpuls gerechnet werden. Die Angebote in den beiden Tälern rücken zwar näher zusammen und erhöhen damit die Wahlmöglichkeiten der Gäste. Aber dieser Effekt allein reicht nicht aus, um einen eigentlichen Entwicklungsimpuls auszulösen. Hinzu kommt, dass die Aufhebung der Bergstrecke für die Gäste des Glacier Express einen wesentlichen Attraktivitätsverlust darstellt, auch wenn die Umwelt von der Aufhebung der Bergstrecke insgesamt profitiert.
- Die Variante 3 beinhaltet gegenüber Variante 2 zusätzlich die Beibehaltung der Bergstrecke. Dies steigert die Attraktivität der Variante zwar für die Gäste des Glacier Express, gleichzeitig muss aber mit noch höheren Kosten für Unterhalt und Betrieb der stark ausgeweiteten Schieneninfrastruktur gerechnet werden. Die Effekte auf die regionale Wirtschaft und den Tourismus sind wie in Variante 2 grundsätzlich positiv zu beurteilen, bleiben aber insgesamt gering und führen nicht zu einem eigentlichen Wachstumsimpuls.

b) Beurteilung aus Optik der regionalen Bedürfnisse

Aus regionaler Optik interessiert vor allem, inwieweit die Ausbauvarianten die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft, im Verkehrsbereich und im Tourismus zu befriedigen vermögen. Insgesamt fällt auf, dass sich die grossen Beiträge zur Zielerreichung im Bereich «Verkehr» beschränken. Dort stechen insbesondere die beiden Tunnelvarianten hervor, die einen Grossteil der identifizierten Bedürfnisse vollständig zu befriedigen vermögen.

Ebenso auffällig ist, dass in den beiden Bereichen Wirtschaft/Gesellschaft sowie Tourismus alle drei Varianten einen kleinen oder keinen Beitrag zur Abdeckung der lokalen Bedürfnisse zu erzielen vermögen. Auch wenn aus regionaler Optik die beiden Tunnelvarianten etwas besser abschneiden als der Ausbau der Bergstrecke, bleiben die zu erwartenden Wirkungen gering. Eine Verbesserung der Schienenverbindung - in welcher Variante auch immer - ist offenbar nur ein sehr beschränkt wirksames Mittel, um die Anliegen, Wünsche und Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung und Wirtschaft erfüllen zu können.

Im Quervergleich zu anderen Tunnelprojekten - die für bisher nicht verbundene Quertäler erstmals eine direkte Erschliessung schaffen - gilt es zu beachten, dass Andermatt und Sedrun bereits heute sowohl im Winter wie auch im Sommer miteinander verbunden sind.

Durch den Bau des Tourismusresorts Andermatt sowie durch die neue Skigebietsverbindung Nättschen-Oberalp-Dieni können grosse touristische Potenziale erreicht und ausgeschöpft werden. Die Tunnelverbindung würde für die Destinationsbildung «Surselva-Urserntal» einen zusätzlichen Beitrag leisten, sie stellt aber keinen entscheidenden Erfolgsfaktor dar. Wichtiger sind ein starkes und einmaliges Produkt, gute Hotels, gute Nebengebote, ein gutes Image und dessen professionelle Vermarktung.

#### c) Kosten-Nutzen-Analyse

Die Beurteilung der Ausbauvarianten anhand einer groben Kosten-Nutzen-Analyse zeigt ein insgesamt ernüchterndes Ergebnis. In allen drei Varianten sind die zusätzlichen Kosten wesentlich höher als der ermittelte Nutzen:

- In der Variante 1 ergeben sich wegen der fehlenden Reisezeitverkürzung keine Verkehrsnutzen, und der Nutzen von vermiedenen Umwegfahrten ist angesichts des geringen Verkehrsaufkommens bescheiden. Die Variante kann aber mit relativ wenig Aufwand realisiert werden.
- Der Bau eines Tunnels ermöglicht zwar deutliche Reisezeitersparnisse von bis zu 30 Minuten zwischen Andermatt und Sedrun, jedoch bei einem vergleichsweise bescheidenen Verkehrsaufkommen. Dementsprechend vermögen die Verkehrsnutzen die Kosten bei weitem nicht aufzuwiegen.
- Die Kosten der Varianten 2 und 3 unterscheiden sich nur geringfügig.

#### d) Fazit

Die Studie ergab folgende Erkenntnisse:

1. Die sehr teuren Tunnellösungen ermöglichen eine Reisezeitersparnis von 30 Minuten zwischen

Andermatt und Sedrun.

2. Die Tunnellösungen bringen wenig Nutzen im Verhältnis zu den hohen Kosten.
3. Die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Bereichen Wirtschaft/Gesellschaft und Tourismus werden durch die Tunnellösungen nicht befriedigt.
4. Mit dem günstigeren Ausbau der Bergstrecke lassen sich nur kleine Nutzen erzielen.
5. Alle drei Ausbauvarianten sind aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zu empfehlen.
6. Ausgewählte Investitionen in die regionale touristische Infrastruktur sind besser geeignet, die Ziele und Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung und der Wirtschaft bzw. des Tourismus zu befriedigen.

Der Lösungsansatz des Regierungsrats zielt vor diesem Hintergrund darauf ab, mit verschiedenen Massnahmen die Erhöhung der Kapazität, der Sicherheit und der Verfügbarkeit der MGB-Strecke zwischen Andermatt und Sedrun zu realisieren:

- Dem Anspruch der höheren Verfügbarkeit wird mit dem Substanzerhalt der Bahninfrastrukturen Rechnung getragen. Auf der Basis von Leistungsvereinbarungen (LV) werden bei der MGB Investitionen in Bahninfrastrukturen und Kunstbauten finanziert. Wie die Unterzeichnenden festhalten, sind dazu auf Bundesebene für den Zeitraum 2017 bis 2020 13,2 Mia. Franken für alle Bahnen (Schmalspur- sowie Normalspurbahnen) eingestellt.

Dabei sind für die MGB 2017 bis 2020 über 320 Mio. Franken reserviert. Ein wesentlicher Teil dieser Mittel sind für die Renovation bzw. Sicherheitserhöhung des Furkatunnels und die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) vorgesehen.

In der LV 2017 bis 2020 sind konkret folgende Projekte für die MGB bzw. für den Streckenabschnitt Andermatt-Disentis vorgesehen:

- Naturgefahren (2 Mio. Franken);
- Instandsetzung Galerie Oberalppass (0,2 Mio. Franken);
- Fahrbahnerneuerung Oberalppass (0,6 Mio. Franken);
- Fahrbahnerneuerung Dieni-Sedrun (1,5 Mio. Franken);
- Schienen- und Zahnstangenersatz Andermatt-Nätschen (1,6 Mio. Franken);
- Ausbau der Stationen Nätschen, Tschamut, Sedrun, Segnas, Mompé Tujetsch und Dieni (36 Mio. Franken).

Damit wird der strategischen Bedeutung dieser Strecke als wintersichere Ost-West-Verbindung im zentralen Alpenraum Rechnung getragen.

- Für die Bestellung und Finanzierung des Autoverlads Andermatt-Sedrun zeichnet der Bund alleine verantwortlich. Der Autoverlad untersteht der Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und wird pro Fahrplanperiode zwischen der MGB und dem BAV vereinbart. Beim vom Bund alleine finanzierten Autoverlad Andermatt-Sedrun ist ein markanter Rückgang der Beförderungszahlen zu verzeichnen (gegen 60 Prozent 2003 bis 2016). Im Rahmen von anstehenden Sanierungen werden daher Alternativen mit einer kostengünstigeren Produktion zusammen mit dem Regionalverkehr geprüft. Die Kantone nehmen dabei soweit wie möglich Einfluss, den

Autoverlad auch zukünftig sicherzustellen.

Im Bestellprozess für den regionalen Personenverkehr und den institutionalisierten Kontakten zwischen dem BAV und der MGB setzen sich die Kantone Graubünden und Uri aktiv beim Bund für einen bedarfsgerechten Angebotsausbau ein.

Aus diesen Darlegungen wird ersichtlich, dass der Regierungsrat den Anliegen der Parlamentarischen Empfehlung bereits heute weitestgehend Rechnung trägt. Der Regierungsrat wird sich auch in Zukunft für eine hohe Verfügbarkeit und Wintersicherheit der MGB-Strecke über den Oberalppass einsetzen und dabei die Angebotsentwicklung, insbesondere was den Autoverlad angeht, aufmerksam verfolgen.

Gestützt auf die vorgängigen Ausführungen ist der Regierungsrat bereit, die Parlamentarische Empfehlung entgegenzunehmen und empfiehlt dem Landrat, diese zu überweisen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Parlamentarischen Empfehlung); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

