

Interpellation

«STEP 2030/2035 und NEAT-Zulaufstrecke»

Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet derzeit die Vorschläge für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes (Ausbauschnitt 2030/35). Siehe:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/fabi-step/step-ausbau-schnitt-2030.html>. Im vierten Quartal dieses Jahres will der Bund eine Vernehmlassung starten. Ein Jahr später will der Bundesrat über seine Botschaft zu STEP 2030/2035 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) beschliessen. In keiner der beiden Varianten (7 und 12 Mia. CHF) sind jedoch, soweit bisher bekannt, Massnahmen auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken vorgesehen. Von der SBB ist zu vernehmen, dass diese dem Konzept des Bundesamts für Verkehr ein eigenes Konzept für den nächsten Ausbauschnitt entgegenstellen will (Urner Zeitung, 26. Mai 2017).

Das Gotthardkomitee, dem auch der Kanton Uri angehört, fordert Investitionen auch auf dem Nord-Süd-Korridor: «Die Gotthard-Kantone erwarten vom Bund im Rahmen des Ausbauschnitts 2030 namhafte Investitionen zur Stärkung der Nord-Süd-Achse.» (Medienmitteilung Gotthardkomitee, 24. April 2015) «An ihrer Generalversammlung vom 20. Juni 2016 in Zürich unterstrichen die Gotthard-Kantone die Wichtigkeit der Zulaufstrecken. Im Rahmen der Vernehmlassung zu Step 2030/35 wird das Gotthard Komitee die Interessen der Mitgliedskantone unterstützen.» (Medienmitteilung Gotthardkomitee 21. Juni 2016) Der Kanton Schwyz hat sich schon 2010 festgelegt: Das Regionalverkehrsangebot darf durch den wachsenden Fernverkehr und Güterverkehr nicht eingeschränkt werden, die bestehende Bahnlinie darf nicht ausgebaut werden, zeitgleich mit einem Ausbau am Axen soll auch der Urnibergtunnel Brunnen-Arth-Goldau gebaut werden.

Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vor einem Jahr stehen im Kernbereich des Gotthards nunmehr vier Geleise für die Abwicklung des Verkehrs zu Verfügung. Auf der Zulaufstrecke Arth-Goldau – Erstfeld aber, die mehr Verkehr zu bewältigen hat, ist es bei den bisherigen zwei Geleisen geblieben. Mit der Eröffnung des Ceneritunnels wird eine weitere Zunahme des Verkehrs erwartet. Das Axen-Seegleis, das derzeit renoviert wird, wird nur eine beschränkte zusätzliche Lebensdauer haben. Der Güterverkehr, der im Rahmen der Verlagerungspolitik vermehrt die Schiene benützen wird, rollt nach wie vor durch die Dörfer, obwohl dem Urnervolk im Rahmen der NEAT-Linienführungsdiskussion eine Umfahrung des Talbodens (Uri Berg lang) und ein neuer Eisenbahn-Axentunnel versprochen worden ist.

Wir bitten den Regierungsrat um Auskunft zu folgenden Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von den Plänen des BAV und der SBB zum Ausbauschnitt 2030/35 der Eisenbahn? Sind darin tatsächlich keine Elemente der NEAT-Zulaufstrecke Arth-Goldau - Erstfeld vorgesehen?
2. Wie schätzt der Regierungsrat die Kapazitätsreserven der NEAT-Zulaufstrecke angesichts der Prognosen über das Verkehrswachstum ein? Ist die S-Bahn gefährdet?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat die Forderungen des Kantons Uri (Uri Berg lang, Axentunnel) in die politische Diskussion um STEP 2030/35 einzubringen? Mit welchen Partnern und mit welcher Strategie will er sein Ziel erreichen?
4. Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, im Sinne einer ersten Etappe der NEAT-Zufahrtlinie den Bau einer einspurigen Tunnelröhre zwischen Brunnen und dem unterir-

dischen Anschluss an den Basistunnel zu verlangen, die zusammen mit dem bestehenden gestreckten Axen-Berggleis ausschliesslich dem Transitverkehr dienen soll, während das Seegleis den regionalen Personenverkehr in beide Richtungen (S-Bahn, IR- und IC-Züge mit Halt in Flüelen bzw. Altdorf) übernehmen könnte?

5. Wird der Regierungsrat unsere Schwyzer Nachbarn bei der Forderung nach dem Bau eines Urmibergtunnels Brunnen – Arth-Goldau zur Entlastung des Schwyzer Talkessels vom Güterverkehr unterstützen?

Erstunterzeichnerin



Sylvia Läubli Ziegler
Erstfeld

Zweitunterzeichner / in



Simon Stadler,
Altdorf



Nora Sommer,
Altdorf