



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

26. September 2017

### Nr. 2017-544 R-720-12 Interpellation Sylvia Läubli Ziegler, Erstfeld, zu «STEP 2030/2035 und NEAT-Zulaufstrecke»; Antwort des Regierungsrats

#### I. Ausgangslage

Am 21. Juni 2017 reichte Landrätin Sylvia Läubli Ziegler, Erstfeld, zusammen mit den Zweitunterzeichnenden Landrat Simon Stadler, Altdorf, und Landrätin Nora Sommer, Altdorf, eine Interpellation zu «STEP 2030/2035 und NEAT-Zulaufstrecke» ein. Landrätin Sylvia Läubli macht in der Interpellation darauf aufmerksam, dass mit Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (CBT) der Verkehr weiter zunehmen wird. Sie befürchtet dabei, dass die dafür zur Verfügung stehenden Trassen (Kapazitäten), insbesondere auf der Zulaufstrecke Arth-Goldau - Erstfeld, nicht ausreichen könnten und weist auf eine beschränkte Nutzungsdauer der Axen-Bahnlinie hin. In diesem Zusammenhang stellt die Interpellantin dem Regierungsrat fünf Fragen, die er nachfolgend beantwortet.

#### II. Vorbemerkungen

Wie die Interpellantin festhält, unterliegt die Bahnlinie am Axen zurzeit einer Totalsanierung. Die von ihr befürchtete beschränkte Lebensdauer der Linie ist insofern zu relativieren, dass die Lebensdauer des Berg- wie auch des Seegleises mit der Erneuerung um weitere 50 Jahre verlängert wird. Das seeseitige Gleis wird bis Dezember 2019 saniert, wodurch eine Verlängerung der Nutzungsdauer bis zirka 2070 ermöglicht wird. Das bergseitige Gleis wurde 2004/2005 saniert und hat eine Nutzungsdauer bis zirka 2060. Zugleich werden im Rahmen ZEB<sup>1</sup> (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) die Kapazitäten auf den Zulaufstrecken weiter erhöht durch Ausbau der Anzahl Trassen, Beschleunigungsmassnahmen, Zugfolgekürzungen (dichteren Zugfolgen) sowie dem Vollausbau zu einem 4-m-Korridor. Für den Personen- wie auch Güterverkehr entstehen leistungsfähigere Zufahrten zum neuen Gotthard- und Ceneri-Basistunnel (NEAT).

#### III. Zu den gestellten 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?*

Die Federführung für die Erarbeitung des Ausbauschnitts 2030/2035 des strategischen Entwicklungs-

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2)

programms Bahninfrastruktur (STEP) liegt beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Die Transportunternehmen, sämtliche Kantone und die Güterverkehrsbranche sind in die Erarbeitung miteinbezogen. Alle Kantonsregierungen sind im Planungsprozess des Bunds im Rahmen regionaler Vertretungen direkt eingebunden und informiert. Der Kanton Uri nimmt dabei auf verschiedenen Ebenen Einsitz in der Planungsregion Zentralschweiz.

Am 12. Juni 2017 wurde der Lenkungsausschuss der Planungsregion Zentralschweiz über den aktuellen Stand der Planung 2030/2035 durch das BAV informiert.

Der Ausbauschnitt STEP 2030/2035 beinhaltet folgende Zielsetzungen:

- Abbau von Überlasten
- Massnahmen zu Kapazitätssteigerungen im Schweizerischen Eisenbahnnetz
- Behebung zentraler Engpässe im Bahnnetz

Die im Auftrag des BAV von den SBB erarbeiteten Plangrundlagen beinhalten für 2030 keine Überlasten oder Kapazitätsengpässe auf der Zulaufstrecke Arth-Goldau bis Erstfeld. Daher sind auch keine diesbezüglichen Planungen oder Massnahmen zum Abbau von Überlasten auf diesem Streckenabschnitt enthalten. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel können nur Projekte berücksichtigt werden, die einen Überlastabbau zum Ziel haben und ein positives Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen. Eine erneute Prüfung erfolgt im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts (2040). Für die Zentralschweiz sind jedoch Verkehrsüberlasten in Zug und Luzern ausgewiesen, die dringender Massnahmen bedürfen. Diesbezüglich haben die Zentralschweizer Regierungen, namentlich die Planungsregion Zentralschweiz sowie die Zentralschweizer Konferenz für den öffentlichen Verkehr (ZköV), eine Aussprache mit Bundesrätin Doris Leuthard verlangt, um für die Zentralschweizer Anliegen an oberster Stelle Einfluss zu nehmen und deren Umsetzung in Konkurrenz zu den übrigen Regionen in der Schweiz einzufordern. Das Gespräch fand am 18. Mai 2017 in Luzern statt. Die Zentralschweizer Anliegen wurden zur weiteren Prüfung aufgenommen.

Im Weiteren wurden die Kantone über die eigenen Pläne der SBB zum Ausbauschnitt 2030/2035 informiert. Dieses von den SBB in Eigenregie erstellte Konzept wurde auch vom BAV zur Kenntnis genommen, konnte aber infolge fehlender Abstimmung mit den Kantonen, Bahnen und Verkehrssparten (Fernverkehr, regionaler Personenverkehr und Güterverkehr) durch das BAV nicht berücksichtigt werden.

*2. Wie schätzt der Regierungsrat die Kapazitätsreserven der NEAT-Zulaufstrecke angesichts der Prognosen über das Verkehrswachstum ein? Ist die S-Bahn gefährdet?*

Der Regierungsrat bezieht sich auf die von den SBB erarbeiteten Prognosedaten. Gemäss diesen Kapazitätsanalysen reichen die Kapazitäten auf der NEAT-Zulaufstrecke im Zeithorizont 2030/2035 im Abschnitt Arth-Goldau - Erstfeld weiterhin aus. In den Plangrundlagen sind sämtliche S-Bahnleistungen hinterlegt und die dazu notwendigen Trassen reserviert. Die Regionalverkehrsleistungen sind nicht gefährdet und in den Konzeptunterlagen priorisiert.

*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?*

Uri Berg lang ist wie der Axentunnel im Sachplan Verkehr Schiene hinterlegt. Der Sachplan stützt sich auf verkehrspolitische Entscheide des Parlaments und des Bundesrats. Er bildet zudem die Grundlage für die verkehrsplanerischen Entscheide des Bunds, namentlich für die Erarbeitung von Dossiers des öffentlichen Verkehrs und Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen.

Die Planungsregion Zentralschweiz hat zum Ausbauschnitt 2030 drei Schlüsselprojekte eingereicht:

- Zimmerberg-Basistunnel II
- Tiefbahnhof Luzern
- Neuer Axentunnel auf der NEAT-Zulaufstrecke

Der Axen ist eines von drei Grossprojekten, das vom Regierungsrat mit Unterstützung der ZkÖV beim Bundesamt für Verkehr eingereicht wurde. Aufgrund der notwendigen Priorisierung und Konzentration haben sich die Zentralschweizer Kantone dahingehend geeinigt, dass der Zimmerberg-Basistunnel II dringend zu realisieren und ein Durchgangsbahnhof Luzern etappiert umzusetzen (bzw. im Ausbauschnitt 2030/2035 zu planen) ist. Es braucht dringend integrierte Lösungen zwischen Regional- und Fernverkehr mit einem maximalen Nutzen für alle Zentralschweizer Achsen inklusive dem Gotthardzulauf. Auch der Axentunnel ist dabei weiterhin hinterlegt. Im Ausbauschnitt 2030/2035 ist ein solches Projekt jedoch nicht als prioritär eingestuft. Ob und in welchem Ausbauschnitt ein neuer Axentunnel realisiert werden kann, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, sondern ist Bestandteil des politischen Prozesses. Eine erneute Prüfung, mit Unterstützung der Zentralschweizer Kantone, ist frühestens für den nächsten Ausbauschnitt 2040 aufgrund von allfälligen Kapazitätsengpässen oder im Rahmen eines möglichen Überlastabbaus und unter Berücksichtigung des Kosten-/Nutzenverhältnisses vorgesehen.

Die Zentralschweiz steht in Konkurrenz zu den übrigen Regionen der Schweiz. Der Kanton Uri profitiert bei jedem der eingereichten Schlüsselprojekte der Zentralschweiz. Es ist daher von hoher Bedeutung, dass die Zentralschweiz weiterhin geschlossen gegenüber dem Bund auftritt. Der Kanton bringt seine Interessen direkt gegenüber dem BAV sowie in enger Zusammenarbeit mit der ZkÖV, der Planungsregion Zentralschweiz und auch dem Gotthard-Komitee (Interessensgemeinschaft von Kantonen und Wirtschaft im Einzugsgebiet der Gotthardachse) ein.

4. *Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, im Sinne einer ersten Etappe der NEAT-Zufahrtslinie den Bau einer einspurigen Tunnelröhre zwischen Brunnen und dem unterirdischen 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?*

Im Sachplan Verkehr - Teil Infrastruktur Schiene sind im Objektblatt 10.2 folgende Elemente festgelegt:

- Neuer Axentunnel

- Uri Berg lang
- Kantonsbahnhof Uri
- Anschluss an den Kantonsbahnhof Uri
- Umfahrung Flüelen

Der als Schlüsselprojekt eingeforderte Axentunnel berücksichtigt die vom Kanton und von der Gemeinde Flüelen geforderte Umfahrung und ist so im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, hinterlegt. Eine wie von der Interpellantin vorgeschlagene Linienführung ist nicht vorgesehen. Es ist nach wie vor eine doppelspurige Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie und neuer Haltestelle Flüelen im Sachplan festgesetzt. Dies entspricht unter anderem auch dem Anliegen der Gemeinde Flüelen.

5. *Wird der Regierungsrat unsere Schwyzer Nachbarn bei der Forderung nach dem Bau eines Urmi-berg隧nells Brunnen - Arth-Goldau zur Entlastung des Schwyzer Talkessels vom Güterverkehr unterstützen?*

Der politische Prozess ist noch nicht soweit fortgeschritten, um den Bau und die Folgen eines Urmi-berg隧nells im Detail beurteilen zu können. Die beiden Kantone arbeiten eng miteinander zusammen und unterstützen jeweils die gemeinsamen Anliegen. Der Regierungsrat wird dies zum gegebenen Zeitpunkt im Detail prüfen und beurteilen.

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

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

