



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Gesamtschau FinöV

Vernehmlassung zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. April 2007 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum oben erwähnten Thema eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Kanton Uri schliesst sich - wie alle Zentralschweizer Kantone - der Stellungnahme der Zentralschweizer kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZköV) an und verweist im Grundsatz auf die darin enthaltenen Ausführungen. Wir unterstützen auch die Stellungnahme der KöV Schweiz explizit.

Besonders fordern wir aber bereits an dieser Stelle, dass die "Axen-Strecke" in die vorgesehenen Infrastrukturplanungen aufgenommen wird. Diese Strecke ist für uns äusserst wichtig, denn nur ein entsprechender Ausbau des Axentrassees erlaubt, Kapazitätsengpässen zu begegnen. Zudem fordern wir, dass die Umfahrung des Dorfs Flüelen in die Planung einbezogen wird. Diese erachten wir als dringend, um die Entwicklung im unteren Reusstal nicht zu blockieren und um die von Uri geforderte Variante "Berg lang" planerisch vorzubereiten.

Der Aufbau unserer Stellungnahme orientiert sich an Ihren Vorgaben (Fragenkatalog):

Frage 1

Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Grundsätzlich sind wir mit der generellen Zielsetzung über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur einverstanden und betrachten den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs als absolut dringend.

Die Zentralschweiz kommt aber - als blosse Erweiterungsoption mit dem vorgesehenen Zeit-horizont 2016 (Unterbreitung der Vorlage der Bundesversammlung durch den Bundesrat) und mit der finanziellen Unsicherheit betreffend die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnel - eindeutig zu kurz. Dies aus zwei Gründen:

- a) regionalpolitisch im Zusammenhang mit dem Anschluss an die Wirtschaftszentren;
- b) verkehrspolitisch im Zusammenhang mit der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene
- insbesondere bei den Zufahrtsstrecken NEAT.

Frage 2

Wie beurteilen Sie das neue Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Gesamtkredit?

Der Entwurf richtet sich vor allem auf die West-Ostachse aus. Die Zentralschweiz wird im Gesamtkontext zu wenig berücksichtigt. Die zu erwartenden überdurchschnittlichen Wachstumsraten bedingen zusätzliche Massnahmen für den Raum Zentralschweiz. Diese sind zu definieren.

Vor allem die Finanzierung der Erweiterungsoptionen ist, wie wir feststellen, nicht sichergestellt. Die im FinöV-Fonds zur Verfügung gestellten Mittel sind zu beschränkt und stehen in enger, direkter Abhängigkeit zu den NEAT-Projekten. Der Einhaltung des NEAT-Kredits (Verpflichtungskredite) und weiteren damit verbundenen Ausgaben ist klar Vorrang vor zusätzlichen ZEB-Infrastrukturen einzuräumen. Aufgrund der eher diffusen Ausgangslage sind die Finanzierung für das Kernangebot und die Realisierung der Erweiterungsoptionen nur über vage Versprechen sichergestellt. Die Mittel aus dem FinöV-Fonds dürfen nicht weiter gekürzt werden. Es sind weitere Entwicklungsperspektiven und Finanzierungslösungen rasch aufzuzeigen und anzugehen.

Im Entwurf "Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" bitten wir Sie, zusätzlich folgende Änderungen zu prüfen und aufzunehmen:

2. Abschnitt

- Artikel 4, Abschnitt 1a, Punkt 1:

Wir beantragen, den "Axen", der in der Vorlage fehlt, zusätzlich aufzunehmen und vorzuziehen. Denn vor allem in diesem Abschnitt (als so genannter Flaschenhals) sind Kapazitätsengpässe zu befürchten. Zudem muss der "Axen" ausgebaut werden, um die Variante "Berg lang" dereinst sinnvoll zu verwirklichen; das entspricht auch dem Auftrag zur Erarbeitung des Vorprojekts "Berg lang".

Ebenfalls aufzuführen und vorzuziehen ist die Umfahrung Flüelen als Abzweigpunkt zu der von Uri geforderten Variante "Berg lang". Die Studie "Raumentwicklung unteres Reusstal" (REUR) hat insofern neue Erkenntnisse erbracht, als Flüelen aufzuwerten ist, um nötige Impulse für die wirtschaftliche und siedlungspolitische Entwicklung namentlich des unteren Reusstals zu vermitteln.

- Artikel 9

Der Zimmerberg-Basistunnel ist vorzuziehen und entfällt daher in diesem Artikel.

Frage 3

Wie beurteilen Sie die Anpassungen im Alpentransitbeschluss (Streichung des Zimmerberg-Basistunnels und des Hirzeltunnels) und im Erlass BAHN 2000? (Streichung der Strecke Siviriez-Villars - sur-Glâne, der Strecke Olten - Liestal (Wisenbergunnel) und der Strecke Zürich Flughafen - Winterthur (Brüttenertunnel)?

Der Zimmerberg-Basistunnel ist für die ganze Zentralschweiz und die zukünftige Angebotsgestaltung eine unerlässliche Infrastrukturmassnahme im Rahmen von FinöV. Der Bundesrat hat in mehreren Botschaften bestätigt, dass der Zimmerberg-Basistunnel II notwendig und sinnvoll ist. Mit den Vorinvestitionen von rund 100 Mio. Franken und dem Nachweis der meist frequentiertesten Verkehrsachsen der Schweiz ist die Realisierung des Zimmerberg-tunnels zwingend. Eine ersatzlose Streichung des Zimmerberg-tunnels lehnen wir ab.

Frage 4

Unterstützen Sie den Vorschlag des Bundesrates, bis spätestens 2016 in einer Vorlage darzulegen, ob und wie der Wisenbergtunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und andere Projekte realisiert werden sollen?

Nein. Wir erwarten die Prüfung zur Realisierung des Zimmerbergtunnels und anderer Projekte im Rahmen der jetzt zur Diskussion stehenden Gesamtschau und nicht erst im Jahre 2016. Die Vorlage des Bundesrates soll bis spätestens 2011 dem Parlament unterbreitet werden.

Frage 5

Wie beurteilen Sie die Anpassung des NEAT-Gesamtkredites?

Eine Anpassung des Gesamtkredites ist unumgänglich. Die finanzielle Abhängigkeit zu den zukünftigen ZEB-Projekten und vor allem die noch offene Finanzierung für die Erweiterungsoptionen stellen einen grossen Unsicherheitsfaktor dar. Dieses Finanzierungsmodell muss neu geprüft und unabhängig voneinander ausgestaltet werden. Die ZEB-Finanzierung ist von der NEAT-Finanzierung zu entkoppeln und aufzustocken.

Frage 6

Sind Sie mit der temporär höheren Verschuldung des Bundes und der Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung einverstanden?

Wir sind mit dieser Massnahme einverstanden, damit das Kernangebot der ZEB im nationalen Interesse eines funktionsfähigen Verkehrsnetzes möglichst rasch umgesetzt werden kann. Sie verbessert die Liquiditätssituation des Fonds, so dass die ersten Mittel für ZEB früher zur Verfügung stehen. Die Planungsarbeiten dazu sind so schnell wie möglich aufzunehmen.

Frage 7

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Raumplanung (Anschluss Kanton Uri)

Die Raumentwicklung im unteren Reusstal des Kantons Uri sowie die zukünftige Verkehrsanbindung sind zwei der zentralen Anliegen des Kantons Uri. In nächster Zeit sollen die von der SBB beabsichtigten Infrastrukturmassnahmen des Bahnhofs Altdorf aufgelegt werden (PGV). Der Regierungsrat hat sich in gewichtigen Vorentscheiden zur Raumplanung und der neuen Erschliessungsqualität Uris für Altdorf als neu definierter Kantonsbahnhof ausgesprochen. Damit verbunden sind fixierte Halte von hochwertigen Zügen im Kanton Uri als absolute Bedingung für die Sicherstellung der Anbindung an nationale und internationale Fernverkehrsverbindungen (Bedienungsqualität). Wir fordern deshalb, dass der NEAT-Anschluss im Kanton Uri mit einer mindestens stündlichen Bedienung in beide Richtungen mittels eines Haltepunktes "Kantonsbahnhof" sichergestellt sein muss. Dazu ist die notwendige Infrastruktur bereitzustellen, um den Halt dieser Züge zu ermöglichen. Auch aus Sicherheitsüberlegungen sind für ausserordentliche Halte und Massnahmen die entsprechenden Infrastrukturen anzupassen. Der Kanton Uri verlangt, dass die Funktion des Bahnhofs Altdorf als Kantonsbahnhof spätestens bei der Inbetriebnahme des GBT ermöglicht wird und die dazu notwendigen Infrastrukturen vorhanden sind.

Regionaler Personenverkehr

Mit der grossen Abhängigkeit in der Systematik des vorgesehenen Geldflusses befürchten wir das Fehlen bzw. die beschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für den öffentlichen Verkehr und damit für notwendige Bahnprojekte. Nicht nur die Anbindung im Fernverkehr, auch die weitere Entwicklung des Regionalen Personenverkehrs mit den anschliessenden S-Bahnsystemen (S-Bahn Luzern und Stadtbahn Zug) sind für den Kanton Uri von zentraler Bedeutung. ZEB dient dem Regionalverkehr als dringend benötigte Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

Das Kernangebot für den Raum Zentralschweiz wie auch den Kanton Uri geht im Wesentlichen vom heutigen Verkehrsangebot aus. Auf Basis des vorliegenden Verkehrskonzeptes und trotz den zu erwartenden steigenden Nachfragen entnehmen wir der Vorlage, dass im Raum der Zentralschweiz keine wesentlichen Verbesserungen, sprich Weiterentwicklungen des Schienenverkehrs, stattfinden. Wachstumsprognosen bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen sowie Potenzialabschätzungen weisen aber für die ganze Zentral-

schweiz überdurchschnittliche Wachstumsraten auf. Diese Entwicklungen werden ungenügend berücksichtigt. Die auf der Basis des gegenwärtig gefahrenen Angebots, angenommene Entwicklungen im Regionalen Personenverkehr (RPV), kommen für uns einem Stillstand gleich und sind als Planungsgrundlage nicht zu akzeptieren. Wir nehmen diesbezüglich nicht nur die Anliegen des RPV wahr, sondern sprechen dabei den ganzheitlichen Personenverkehr an.

Personenfernverkehr

Die Gotthard-Bergstrecke muss aus regionalpolitischen und aus betrieblichen Gründen sowie als Bindeglied der Ost-/West-Achse des öffentlichen Verkehrs unbedingt erhalten bleiben. Ihre Funktion darf aus diesen öffentlichen Interessen nicht gemindert werden. Zudem soll sie an Wochenenden angebotsseitig aufgewertet werden. Wir begrüßen diese Stärkung des für die ganze Schweiz wichtigen Gotthardtransitverkehrs. Dies ist für uns seit Jahren ein grosses Anliegen. Damit sollen u. a. auch im Personenverkehr Verlagerungsziele Strassen-Schiene erreicht werden.

Zwingend ist die Erschliessung des zentralen Alpenraums vom Kantonsbahnhof Altdorf über die Gotthardstrecke als überlebenswichtige Anbindung der Ost-Westachse und die Versorgung des Urner Reusstals und des Urserntals. Dies entspricht auch den Anliegen der vier Gotthardkantone (Graubünden, Tessin, Wallis und Uri) und den dem Bundesrat vorgelegten PREGO-Bericht zur weiteren Entwicklung des Gotthardraumes. Die Sicherstellung der Bedienung der Gotthard-Bergstrecke mit den Knoten Göschenen, Airolo und Andermatt, die erforderlichen Transportketten sowie raumplanerische Massnahmen im Perimeter Andermatt (Tourismus-Resort-Projekt) stehen für uns im Vordergrund.

Güterverkehr

Die Trassenbelegungen am Gotthard im Güterverkehr sind klar definiert, lassen aber die Frage offen, ob der regionale Personenverkehr darin weiterhin Platz findet bzw. ausbaufähig sein wird. Der Güterverkehr zeichnet sich im Weiteren durch unterschiedliche Trassenbelegungen je Werk- und Tagesbedarf aus. Mit weiteren Optimierungsmassnahmen könnten die Kapazitätsprobleme durch bessere Auslastungen der Trassen weiter entschärft werden. Vorgesehen sind am Gotthard Total 260 Trassen pro Tag, 6 Trassen pro Stunde und Richtung. Die unterschiedlichen Belegungen (Spitzen) sind mit geeigneten Massnahmen zu glätten, um damit befürchtete Kapazitätsengpässe zu verhindern. Es sind die entsprechenden Ausbauten und Anpassungen (Kantonsbahnhof und Zulaufstrecken, insbesondere Axen) mit den notwendigen Infrastrukturen und betrieblichen Massnahmen sicherzustellen. Die Pla-

nung des weiteren Ausbaus der Gotthardachse (Zulaufstrecken) ist vorzuziehen und nicht erst im Jahre 2030. Bei der Kapazitätszuteilung soll der Personenverkehr gegenüber dem Transitgüterverkehr bevorzugt werden.

Mit Blick auf den Gesamtverkehr über den Gotthard ist es uns ein grosses Anliegen, dass der regionale Personenverkehr auf der Schiene auf keinen Fall verdrängt wird.

Mit den für unsere Räume wichtigen Zulaufstrecken gilt, wie schon festgehalten, das Hauptaugenmerk auf die Anbindung des Gotthardverkehrs an den Kantonsbahnhof Altdorf auszurichten. Nur so ist der Kanton Uri im Personen- wie auch im Güterschienenverkehr noch attraktiv vernetzt. Der Anschluss an die neue Alpentransversale ist für die gesamte Region ein überlebensnotwendiger Standortfaktor. Die wirtschaftliche Entwicklung darf nicht durch mangelhaftes regionales und nationales Angebot behindert werden.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie mit vorzüglicher Hochachtung.

Altdorf, 6. Juli 2007

Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Dr. Markus Stadler

Dr. Peter Huber