

Bericht des Regierungsrats an den Landrat

25. Juni 2024

Nr. 2024-459 R-720-12 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat für einen Kantonsbeitrag zur Verbesserung des Zugangs zu den Perrons beim Kantonsbahnhof Altdorf für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Motion Marco Roeleven, Altdorf)

I. Zusammenfassung

Landrat Marco Roeleven, Altdorf, reichte am 8. Februar 2023 zusammen mit den Zweitunterzeichnenden Landrätin Céline Huber, Altdorf, und Landrat Samuel Bissig, Schattdorf, eine Motion zu «Kantonsbahnhof Uri» zur Verbesserung des Zugangs zu den Perrons für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein. Auslöser für die Motion war ein Offener Brief von verschiedenen Alters- und Behindertenorganisationen sowie der Uri Tourismus AG (nachfolgend: «Organisationen») an den Regierungsrat vom November 2022. Darin wurde der Regierungsrat ersucht, auf der Ostseite des Bahnhofs in Altdorf umgehend einen Personenlift einbauen zu lassen, da der Zugang über die Wendelrampe wegen deren Länge, Steigung und Bauweise für Menschen mit eingeschränkter Mobilität schwierig, wenn nicht sogar unmöglich sei. Der Regierungsrat hat dem Landrat empfohlen, die Motion erheblich zu erklären, was dieser am 19. April 2023 tat. Damit wurde der Regierungsrat beauftragt,

- a) verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Zugangs für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu den Perrons zu prüfen und*
- b) dem Landrat ein konkretes Kreditbegehren zur Umsetzung eines entsprechenden Projekts zu unterbreiten.*

Neben der Umsetzung der genannten Aufträge wurde auch geprüft, ob der Bau der Wendelrampe den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Davon wurde ausgegangen, da die Rampe im Rahmen des Eisenbahngesetzes vom Bundesamt für Verkehr bewilligt wurde. Die Abklärungen haben denn auch ergeben, dass alle gesetzlichen Vorgaben und Normen bei der Planung und beim Bau unter Ausschöpfung des erlaubten Spielraums eingehalten wurden. Allfällige Schuld-, Verantwortungs- oder Haftungsfragen stehen somit nicht zur Diskussion.

Die Möglichkeiten zur Verbesserung des Zugangs an der Ostseite des Bahnhofs wurden in einem technischen Bericht abgeklärt. Im Bericht werden verschiedene Lösungsvarianten beschrieben und bewertet. Als Empfehlung geht die Variante P2 «Neubau Personenlift Wendelrampe» hervor, ein innerhalb

der bestehenden Wendelrampe angeordneter Personenlift. Dieser ist technisch machbar, für Rollstuhlfahrende gut benutzbar und im Vergleich mit anderen Liftvarianten am kostengünstigsten. Die Investitionskosten für den Lift werden auf 800'000 Franken (+/- 20 Prozent) veranschlagt. Die Betriebskosten werden auf zirka 5'000 Franken pro Jahr geschätzt. Die Abklärungen mit den Grundeigentümern und Interessenvertretern am Bahnhof sowie mit den Organisationen haben ergeben, dass diese Liftvariante allseitig Zuspruch findet.

Eine Gesamtfinanzierung der Investition konnte bisher jedoch nicht erreicht werden. Bisher liegen Zusagen der Gemeinde Altdorf und der Urner Kantonalbank in der Höhe von je 150'000 Franken vor. Die SBB und auch die Organisationen können aus verschiedenen Gründen keine Beiträge leisten. Trotzdem beantragt der Regierungsrat dem Landrat eine Beteiligung des Kantons an den Investitionskosten.

Der Anteil des Kantons soll sich am Modell der paritätischen Beteiligung von öffentlicher Hand und privaten Trägerschaften orientieren. Ein Kantonskredit soll sich auch im Hinblick auf die Kantonsfinanzen in verhältnismässigem Rahmen bewegen und die öffentliche und private Interessenlage am Kantonsbahnhof abbilden. Deshalb wird ein Verpflichtungskredit von 250'000 Franken als angemessen erachtet und dem Landrat beantragt. Zusammen mit dem Beitrag der Gemeinde Altdorf würden so 50 Prozent der Finanzierung durch die öffentliche Hand sichergestellt. Die verbleibenden 250'000 Franken müssten von privater Seite innerhalb einer gewissen Frist organisiert werden.

Inhaltsverzeichnis

I.	<i>Zusammenfassung</i>	1
II.	Ausführlicher Bericht.....	4
1.	Ausgangslage	4
2.	Darstellung der Situation heute.....	5
2.1.	Gesamtsituation.....	5
2.2.	Benutzungsproblematik	5
2.3.	Rechtliche Situation	6
2.3.1.	Gesetzeskonformität der Wendelrampe.....	6
2.4.	Umsetzung der Motion	7
2.4.1.	Prüfung technischer Lösungen	7
2.4.2.	Klärung Finanzierungsmöglichkeiten	8
III.	Antrag.....	10

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1	Gesamtübersicht Erschliessung am Kantonsbahnhof	5
Tabelle 1	Finanzierungsbereitschaft und -möglichkeiten	8
Tabelle 2	Finanzierungsmodell	9

II. Ausführlicher Bericht

1. Ausgangslage

Am 8. Februar 2023 reichte Landrat Marco Roeleven, Altdorf, zusammen mit den Zweitunterzeichnenden Landrätin Céline Huber, Altdorf, und Landrat Samuel Bissig, Schattdorf, eine Motion zu «Kantonsbahnhof Uri» zur Verbesserung des Zugangs zu den Perrons für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein. Ausgangspunkt für die Motion war ein Offener Brief vom 6. November 2022 an den Regierungsrat, in dem verschiedene Alters- und Behindertenorganisationen¹ und die Uri Tourismus AG (nachfolgend: «Organisationen») diesen ersuchen, beim Kantonsbahnhof in Altdorf umgehend einen Personenlift einbauen zu lassen. Denn mit einem Personenlift, so die Organisationen, könnten Rollstuhlfahrende, Menschen, die krankheits- oder unfallbedingt an Krücken gehen oder Seniorinnen und Senioren mit oder ohne Gehhilfen hindernisfrei eine Etage überwinden.

Die Motionäre führten bezugnehmend auf den Offenen Brief aus, dass sich gemäss Rückmeldungen die neue Wendelrampe in der Praxis oft als nicht benutzbar erweise, obwohl offenbar die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben beim Bau der Rampe eingehalten worden seien. Die Wendelrampe sei sehr steil und lang und insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder mit Gehhilfen ein unüberwindbares Hindernis. Dadurch würden diese Menschen mangels alternativer Zugangsmöglichkeiten von der Benutzung des Bahnhofs und vom damit verbundenen öffentlichen Verkehr ausgeschlossen.

Nach Ansicht der Motionäre ist die Barrierefreiheit heute am Kantonsbahnhof nicht gegeben. Insbesondere die öffentliche Hand als Bauherrschaft habe bei Neubauten eine besondere Vorbildfunktion für barrierefreies Bauen und dadurch die Verpflichtung, den Bedürfnissen von Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität besondere Beachtung zu schenken.

In seiner Antwort vom 14. März 2023 erachtete es der Regierungsrat als selbstverständlich, dass öffentlich zugängliche Bauten bzw. öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri nach den erwähnten gesetzlichen und normativen Vorgaben gebaut würden. Das betreffe auch Anlagen oder Teile von Anlagen, die nicht unter der Bauherrschaft des Kantons - wie im Falle der Wendelrampe - errichtet würden. Er hat sich deshalb bereit erklärt

- a) Massnahmen zur Verbesserung des Zugangs zu den Perrons ab dem Bushof bzw. dem Bahnhofplatz für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu prüfen,
- b) die Finanzierungsmöglichkeiten mit den in den Bau des Kantonsbahnhofs involvierten Parteien sowie mit den betroffenen Organisationen zu klären und
- c) dem Landrat ein konkretes Kreditbegehren für ein allfälliges Betreffnis des Kantons zu unterbreiten.

Der Landrat hat die Motion am 19. April 2023 ohne Gegenstimme als erheblich erklärt.

¹ Stiftung Behindertenbetriebe Uri SBU; CURAVIVA Uri; INSOS Zentralschweiz; KoBUR; Pro Senectute Uri; Pro Infirmis Uri, Geschäftsstelle Uri, Schwyz, Zug; Schweizerisches Rotes Kreuz SRK, Kantonalverband Uri.

2. Darstellung der Situation heute

2.1. Gesamtsituation

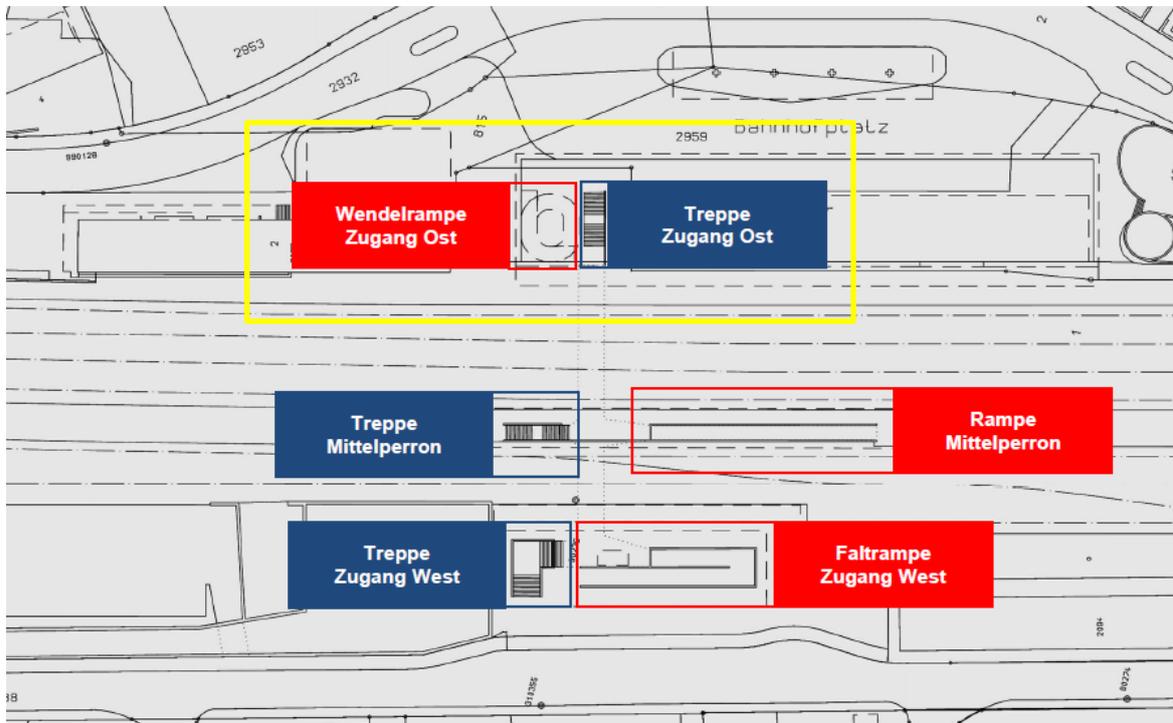


Abbildung 1 Gesamtübersicht Erschliessung am Kantonsbahnhof

Die Wendelrampe beim Zugang Ost ab und zum Busbahnhofplatz wurde durch die Urner Kantonalbank (UKB) im Rahmen der Realisierung ihres Neubaus als integrierter Bestandteil projektiert und realisiert. Entwickelt wurde der Bau in Koordination und nach den Richtlinien der SBB (vgl. Ziff. 2.3). Die Bewilligung erfolgte durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) gemäss Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101). Die Rampe ist heute im Eigentum der SBB.

2.2. Benutzungsproblematik

Gemäss den Organisationen ist die Wendelrampe zwischen der Bahnhofsunterführung und dem Bahnhofplatz Ost für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ihre Begleitpersonen zu steil, zu unübersichtlich, zu lang und ohne «Verschnaufmöglichkeit». Es besteht bei diesen Personen zudem eine gewisse Angst, die gewendelte Rampe ohne direkten Blick auf ihr Ende bzw. «das Ziel» zu benutzen. Kurz: Die Rampe scheint sowohl physisch wie auch psychologisch für diese Personengruppe nur schwer bzw. gar nicht überwindbar. Die Problematik beschränkt sich dabei auf die Ostseite des Bahnhofs. Die Auf- und Abgänge beim Mittelperron und auf der Westseite des Bahnhofs sind gemäss Organisationen nicht gleich problematisch, da sie – trotz gleichem Gefälle – übersichtlicher sind. Die Organisationen fordern deshalb den (Ein-)Bau eines Personenlifts beim Zugang auf der Ostseite des Bahnhofs.

2.3. Rechtliche Situation

Der Kantonsbahnhof in Altdorf ist eine öffentlich zugängliche Einrichtung des öffentlichen Verkehrs. Die Bundesgesetzgebung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) schreibt vor, dass öffentlich zugängliche Bauten, Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs barrierefrei zu gestalten sind (Art. 3 Abs. 1 Bst. b). Ebenso verlangt Artikel 80 Absatz 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG; RB 40.1111), dass öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen so zu gestalten sind, dass ihre Benutzung auch Personen mit Behinderungen möglich ist. Massgebend dafür, wie behindertengerecht zu bauen ist, sind die anerkannten Normen und Richtlinien, insbesondere die Norm SIA 500 (SN 521 500) «Hindernisfreie Bauten», Ausgabe 2009. Gemäss Ziffer 1.3.2.1 der Norm umfasst das Konzept für öffentlich zugängliche Bauten die allgemeine Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für alle Personen, also auch für jene mit einer Körper-, Hör- und Sehbehinderung, ohne dass die Hilfe Dritter benötigt wird. Die Beurteilung von Baugesuchen für öffentliche Bauten und Anlagen richten sich zudem nach dem Behindertengleichstellungsgesetz und der Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV; SR 151.31).

Für die Bewilligung und Ausführung von Infrastrukturanlagen für schienengebundene Fahrzeuge gilt das schweizerische Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101). Bewilligungsbehörde dafür ist grundsätzlich das Bundesamt für Verkehr (BAV). Für die Planung im Detail gelten die «Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnerverordnung» (AE-EBV). Die AE-EBV (Stand 1. Juli 2016) hält unter Artikel 34 Ziffer 2.1.2 fest, dass der Zugang zu den Perrons vorzugsweise mit Rampen zu erfolgen habe und lediglich subsidiär Aufzüge zulässig sind. Aus diesem Grund wurde am Bahnhof in Altdorf eine Rampe geplant und gebaut. Die Bahnbetreiber sind nicht verpflichtet, neben einer Rampe auch einen Personenlift anzubieten. Die AE-EBV definiert unter der erwähnten Ziffer, dass Rampen ab 1,50 m Höhe gedeckt mit maximal 12 Prozent Steigung ausgeführt werden können, bewittert mit maximal 10 Prozent. Es besteht keine gesetzliche Pflicht zu einem Zwischenpodest. Im schweizerischen Eisenbahnbau ist es Standard, dass gedeckte Rampen mit 12 Prozent Gefälle ausgebildet werden. Die Wendelrampe auf der Ostseite des Bahnhofs, die gerade Rampe aufs Mittelperron und der Wenderampe mit Podest auf der Westseite wurden nach diesem Standard gebaut.

2.3.1. Gesetzeskonformität der Wendelrampe

Im Rahmen der Konformitätsprüfung der bestehenden Wendelrampe mit den entsprechenden Gesetzen, Normen und Richtlinien wurde unter anderem auch Procap konsultiert. Procap ist mit 24'000 Mitgliedern in rund 40 regionalen Sektionen und 30 Sportgruppen der grösste Mitgliederverband in der Schweiz für Menschen mit Behinderungen. Die Selbsthilfeorganisation war auch bei anderen Teilen des Bahnhofbaus involviert, so z. B. bei der Perronanlage des Busbahnhofs. Von Procap Schweiz liegt eine Einschätzung zur Gesetzeskonformität der Wendelrampe vor (Beilage 2), die wie folgt wiedergegeben wird: «Nachfolgend zur AE-EBV gilt für die Planung und Ausführung von Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs die Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten». Die Norm definiert unter Ziffer 3.5, dass eine Rampe mindestens 1,20 m breit auszubilden ist und bei Wendungen im Aussenbereich für Zuggeräte am Rollstuhl ein Aussenradius von 1,90 m erforderlich ist. Die Norm verbietet gewendelte Rampen nicht, sie hält unter Ziffer 3.5.1.3 fest: «Bei gewendelten Rampen ist das zulässige Maximalgefälle auf der gemäss Ziffer 3.5.2 erforderlichen Breite einzuhalten.» Vielmals

wird die ganze Rampenbreite angenommen, bei der Wendelrampe wurde in den Kurven auf 1,50 m Breite optimiert. Optimierte meint auf die minimalen normativen Vorgaben reduziert, um für Rollstuhl-Zuggeräte noch befahrbar zu sein. Wir sind der Meinung, dass damit die minimalen behinderungsbedingten gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden und vermuten, dass ein Gericht dies im Streitfall auch so feststellen müsste.»

Zusammenfassend kann also davon ausgegangen werden, dass alle gesetzlichen Vorgaben unter Ausschöpfung des Spielraums eingehalten wurden. Es liegt offensichtlich kein gesetzes- oder normenwidriges Handeln vor. Schuld-, Verantwortungs- oder Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Planung, der Bewilligung und dem Bau der Wendelrampe stehen somit nicht zur Diskussion.

2.4. Umsetzung der Motion

2.4.1. Prüfung technischer Lösungen

Der Regierungsrat hat in Erfüllung des Auftrags des Landrats einen Bericht in Auftrag gegeben, in dem die technischen Lösungsvarianten für eine Verbesserung des Zugangs zu den Perrons für Menschen mit eingeschränkter Mobilität aufgezeigt, geprüft und beurteilt wurden.

Der Bericht der Bigler AG, Ingenieure und Planer SIA, Altdorf, vom September 2023 (Beilage 1) zeigt sieben Lösungsvarianten auf, wovon die Variante P2 «Neubau Personenlift Wendelrampe» aus funktionaler und finanzieller Sicht zur Weiterbearbeitung empfohlen wird (Detailbeschreibung siehe Bericht). Die anderen Varianten weisen mehr Nachteile aus, teilweise sind sie auch nicht bewilligungsfähig (Treppenlifte). Auch ein im Bericht nicht aufgeführter Lösungsvorschlag wurde geprüft. Dieser erwies sich ebenfalls als nicht umsetzbar.

Der gemäss Variante P2 innerhalb der bestehenden Wendelrampe angeordnete Personenlift ist im Erd- und Untergeschoss gut erreichbar und die heutigen Publikums- und Zugangsflächen werden nur minimal beeinträchtigt. Der Lift ist technisch machbar und die Zugänge zum Lift für Rollstuhlfahrende sind im Feldversuch zusammen mit dem Berichtsverfasser und Procap geprüft und bestätigt worden. Die Investitionskosten für den Lift werden auf 800'000 Franken (+/- 20 Prozent) veranschlagt. Die Betriebskosten (Strom, Serviceabonnement, Reinigung) werden auf zirka 5'000 Franken pro Jahr geschätzt.

Die Resultate und Empfehlungen hinsichtlich der technischen Lösung wurden mit allen betroffenen Partnern (UKB, SBB, Gemeinde Altdorf, Organisationen, Procap) bilateral und auch im Plenum besprochen. Die im Bericht vorgeschlagene technische Bestvariante P2 «Neubau Personenlift Wendelrampe» erwies sich in den Gesprächen als unbestritten. Alle Partner anerkennen die baulichen und finanziellen Vorteile dieser Variante.

2.4.2. Klärung Finanzierungsmöglichkeiten

a) Abklärungen

Basierend auf der vorgeschlagenen technischen Lösung wurden die Finanzierungsbereitschaft und -möglichkeiten mit den in den Bau des Kantonsbahnhofs involvierten Akteuren sowie mit den betroffenen Organisationen abgeklärt.

Die Abklärungen ergaben folgendes Bild:

Akteure/Organisationen	Position
UKB	Hat Mitfinanzierung in der Höhe von 150'000 Franken bestätigt.
SBB	Sieht keine Möglichkeiten einer Mitfinanzierung.
Gemeinde Altdorf	Hat Mitfinanzierung in der Höhe von 150'000 Franken vorbehältlich Budgetgenehmigung beschlossen.
Organisationen	Sehen keine Möglichkeiten zur Mitfinanzierung.

Tabelle 1 Finanzierungsbereitschaft und -möglichkeiten

Die UKB und die Gemeinde Altdorf haben ihre Bereitschaft bestätigt, sich an einer Lösung finanziell zu beteiligen.

Die SBB kann aus Präjudizgründen keine Mittel in Massnahmen, die über die gesetzlichen Vorgaben und Normen hinausgehen, investieren. Priorität hätten Anlagen, die noch nicht BehiG-tauglich sind. Die SBB signalisiert jedoch die Bereitschaft, bei der Optimierung von Kosten für den Betrieb und Unterhalt einer Liftanlage mitzuhelfen.

Die Organisationen sehen ebenfalls keine Möglichkeit, sich substantiell an den Kosten des Personenaufzugs zu beteiligen. Die Zweckbestimmungen der Organisationen würden nicht vorsehen, sich in öffentlichen Gebäuden und bei Verkehrsinfrastrukturen an speziellen Einrichtungen für Menschen mit beeinträchtigter Mobilität finanziell zu engagieren. Auch aus Sicht der Organisationen würde eine finanzielle Beteiligung ein heikles Präjudiz schaffen und klar dem Behindertengleichstellungsgesetz widersprechen, das eine Leistungspflicht der Erstellerin von Infrastrukturen vorsehe. Die Organisationen sehen sich auch nicht in der Rolle, eine private Mitfinanzierung zu organisieren. Es sei vielmehr eine Aufgabe des Kantons, die Situation am Kantonsbahnhof zu verbessern und den Übergang Bus/Zug zu gewährleisten. Sie ersuchen den Regierungsrat daher, im Sinne der Motion dem Landrat eine Kreditvorlage zum Entscheid vorzulegen, bei welcher eine finanzielle Beteiligung der direkt und indirekt beteiligten Grundeigentümer im Vordergrund stehen.

b) Finanzierungsmodell

Der Regierungsrat schlägt eine je hälftige Finanzierung der Investitionskosten durch die öffentliche Hand und private Trägerschaften vor. Damit würden die Zusammenarbeit und Interessen beim Bau und Betrieb des Kantonsbahnhofs finanziell angemessen abgebildet. Der Kanton soll aufgrund dieser Logik den Betrag der Gemeinde Altdorf mit 250'000 Franken ergänzen. Damit wäre der Beitrag der öffentlichen Hand mit insgesamt 400'000 Franken oder 50 Prozent der Finanzierung erbracht.

	Finanzierungs-partner	Beitrag (Fr.)	Anteil	Status
Öff. Hand	Kanton Uri	250'000	50.00 %	Antrag an Landrat
	Gemeinde Altdorf	150'000		Beschuss Gemeinderat; vorbehältlich Budgetgenehmigung
Private	SBB	0	18.75%	Ablehnung; evtl. Beteiligung an Betrieb/Unterhalt
	UKB	150'000		Zusage
	Organisationen	0		Ablehnung
	Weitere	?		Offen
	Total	550'000	68.75%	
	Benötigt	800'000	100.00%	
	Finanzierungslücke	- 250'000	- 31.25%	<i>Durch Private aufzubringen</i>

Tabelle 2 Finanzierungsmodell

Auch mit dem vorgeschlagenen Kantonsbeitrag ist es bisher nicht gelungen, die nötigen Mittel zur Finanzierung eines Personenlifts zu beschaffen. Es fehlen 250'000 Franken, die nach Ansicht des Regierungsrats von privater bzw. dritter Seite aufgebracht werden müssen. Der Kantonsbeitrag würde dabei nur unter dem Vorbehalt einer gesicherten Gesamtfinanzierung innerhalb einer gewissen Zeit ausbezahlt. Die Verantwortung für die Beschaffung der restlichen Mittel läge dabei nicht beim Kanton.

c) Begründung

Der Regierungsrat vertritt die Meinung, dass es für die Realisierung eines Lifts eine ausgewogene, gemeinsame und freiwillige Finanzierung durch die am Bau des Kantonsbahnhofs beteiligten Partner sowie die Organisationen, die eine Verbesserung des Zugangs fordern, braucht. Der Regierungsrat nimmt dabei zur Kenntnis, dass die SBB eine Mitfinanzierung aus Präjudizgründen ablehnt. Er nimmt auch zur Kenntnis, dass die Organisationen nicht über die Eigenmittel verfügen, um sich direkt an der Finanzierung zu beteiligen, und auch keine Möglichkeit sehen, über ihre Netzwerke eine private Mitfinanzierung zu organisieren.

Der Regierungsrat anerkennt auch, dass die Benutzung der Wendelrampe am Kantonsbahnhof für Personen mit eingeschränkter Mobilität ein Problem sein kann. Obwohl der Kanton weder Eigentümer der Bahnhofsanlagen ist noch im Bewilligungsverfahren für die Erstellung der Rampe involviert war, will er solidarisch dazu beitragen, dass die Benutzung des Bahnhofs auch für die erwähnten Personengruppen verbessert wird. Dem Landrat wird deshalb in Erfüllung der Motion Roeleven ein Kreditantrag für die Mitfinanzierung eines Personenlifts unterbreitet. Der Anteil des Kantons soll sich dabei am Modell der paritätischen Beteiligung von öffentlicher Hand und privaten Trägerschaften orientieren. Ein Kantonskredit soll sich auch im Hinblick auf die Kantonsfinanzen und die künftigen Sparmassnahmen in verhältnismässigem Rahmen bewegen und die öffentliche und private Interessenlage

am Kantonsbahnhof abbilden. Deshalb wird ein Beitrag von 250'000 Franken als angemessen erachtet. Das sind mehr als 30 Prozent des gesamten Finanzierungsbedarfs. Zusammen mit dem Beitrag der Gemeinde Altdorf würden so 50 Prozent der Finanzierung durch die öffentliche Hand sichergestellt. Ein höherer Beitrag zur Schliessung der gesamten Finanzierungslücke wird nicht empfohlen. Die Finanzierungssymmetrie würde dadurch verletzt und die Kantonsfinanzen zu stark belastet.

Die Abklärungen zeigen, dass die Beschaffung der nötigen Gelder für die Realisierung eines Personenlifts am Kantonsbahnhof kein Selbstläufer ist. Es braucht daher noch Anstrengungen, um die Restfinanzierung sicherzustellen. Deshalb soll der Kanton nun die Zusicherung zu einem Kredit geben, damit die Finanzierungslücke weiter geschlossen und mehr Sicherheit für die Beschaffung der restlichen Mittel hergestellt werden kann. Ein Kantonskredit soll zudem an die Bedingung geknüpft werden, dass die Gesamtfinanzierung innert einer gewissen Frist bewerkstelligt werden kann. Nach unbenutztem Ablauf der eingeräumten Frist würde der Kredit verfallen.

Die Sicherstellung der Restfinanzierung liegt nicht in Verantwortung des Kantons. Er kann nicht zusätzlich zu einem gewährten Kredit noch um weitere Mittel bei Privaten ersuchen. Es liegt deshalb an Dritten, sich zu organisieren und Wege zu einer Gesamtfinanzierung zu finden. Der Kanton kann jedoch im Falle einer gesicherten Gesamtfinanzierung an der Regelung des Unterhalts und des Betriebs eines Lifts mitarbeiten. Nach Ansicht der Regierung muss hier aber vor allem die SBB ihren Beitrag dazu leisten.

III. Antrag

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Für Beitragsleistungen des Kantons an die Realisierung eines Personenlifts (Variante P2 «Neubau Personenlift Wendelrampe») am Kantonsbahnhof in Altdorf in Höhe von 800'000 Franken (Basis: Kostenschätzung +/- 20 Prozent vom September 2023, Bigler AG, Ingenieure und Planer SIA, Altdorf) wird ein Verpflichtungskredit von maximal 250'000 Franken bewilligt.
2. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die entsprechenden Zusicherungen nach Massgabe des Finanzierungsmodells (vgl. Ziff. 2.4.2 Bst. b) abzugeben.
3. Mit dem Verpflichtungskredit sind keine weiteren Kredite für künftige Erneuerungs- oder Ersatzinvestitionen verbunden.
4. Der Verpflichtungskredit gilt unter dem Vorbehalt, dass die Gesamtfinanzierung bis spätestens am 31. Dezember 2026 bewerkstelligt werden kann. Nach unbenutztem Ablauf der eingeräumten Frist verfällt der Kredit.
5. Die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung obliegt nicht dem Kanton.

6. Die Motion Marco Roeleven, Altdorf, zum «Kantonsbahnhof Uri» zur Verbesserung des Zugangs zu den Perrons für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wird als materiell erledigt am Protokoll abgeschrieben.

Beilagen

- Bericht/Machbarkeitsstudie «Kantonsbahnhof Altdorf - Verbesserung Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität», Bigler AG, Ingenieure und Planer SIA, Altdorf, September 2023 (Beilage 1)
- Einschätzung Procap zur Gesetzeskonformität der Wendelrampe vom 18. Oktober 2023 (Beilage 2)