



# Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

13. März 2012

Nr. 2012-190 R-720-10 Motion David Imhof, Erstfeld, für ein Konzept zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in Uri; Antwort des Regierungsrats

## 1. Ausgangslage

Am 25. Oktober 2011 reichte Landrat David Imhof, Erstfeld, mit Zweitunterzeichner Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, eine Motion für ein Konzept zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ö. V.) in Uri ein. Darin fordern die Motionäre eine Ergänzung des kantonalen Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz; RB 50.5111), die den Regierungsrat beauftragt, alle vier Jahre eine mehrjährige Planung des Grundangebots im regionalen öffentlichen Verkehr vorzunehmen. Diese periodische Überprüfung und Überarbeitung der bestehenden Konzepte (Infrastruktur, Rollmaterial und Fahrpläne) soll es ermöglichen, allen Urnerinnen und Urnern ein Optimum an Verkehrsanschlüssen anbieten zu können.

In der Begründung weisen die Motionäre darauf hin, dass

- seit Jahren ein wegweisendes Konzept für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr im Kanton Uri, welches von allen involvierten Gemeinden und vom Kanton getragen wird, fehle;
- das öffentliche Verkehrsangebot in der Vergangenheit stagniert habe;
- mit neuen ö. V.-Konzepten die Verhandlungsposition des Kantons gegenüber dem mitfinanzierenden Bund sowie den Transportunternehmungen gestärkt würde.

## 2. Antwort des Regierungsrats

Ein umfassendes ö. V.-Konzept für den Kanton Uri, bearbeitet durch die kantonale Verkehrskommission, liegt vor. Dieses basiert auf den Grundlagen raumplanerischer Daten, erhobener Verkehrsströme und vorgegebener politisch definierter Zielsetzungen. Unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektion und begleitet durch die Firma Metron Verkehrsplanung

AG wurde in Zusammenarbeit mit der kantonalen Verkehrskommission, Gemeindevertretern und den Transportunternehmungen eine entsprechende Netz- und Angebotsplanung ausgearbeitet und umgesetzt. Der Regierungsrat hat diesem ö. V.-Konzept mit RRB Nr. 177 R-720-11 am 20. März 2000 zugestimmt. Es hat nach wie vor Gültigkeit<sup>1</sup>.

## **2.1 Zusammenhang aktuelles ö. V.-Angebot und ö. V.-Konzept**

Das aktuelle ö. V.-Angebot basiert auf dem vom Regierungsrat genehmigten kantonalen ö. V.-Konzept. Es wurde in den vergangenen Fahrplanperioden gemäss den Bedürfnissen der ö. V.-Benutzerinnen und Benutzer kontinuierlich erweitert und ausgebaut (siehe 2.2).

Das innerkantonale ö. V.-Angebot orientiert sich an der Anbindung der schienengebundenen Verkehrsleistungen (SBB und MGB) und ist konsequent darauf ausgerichtet. Die Urner Gemeinden werden ö. V.-mässig auf der Basis von integralen Transportketten erschlossen und deren Anbindung an die übergeordneten Zugsleistungen via Bahnknoten sichergestellt.

Der Regierungsrat hat sich in den Regierungsprogrammen 2004 bis 2008 und 2008 bis 2012 darüber hinaus für die Stärkung der Pendlerverbindungen ausgesprochen; diese Zielsetzung wurde in den vergangenen Fahrplanperioden verfolgt; eine detaillierte Auflistung dazu findet sich unter 2.2.

## **2.2 Ausbau des ö. V.-Angebots als laufender Prozess**

Das ö. V.-Gesamtangebot für den Kanton Uri konnte in den letzten Jahren kontinuierlich und substantiell ausgebaut werden. Ein Vergleich der ö. V.-Leistungen der Jahre 2001 und 2012 zeigt eindruckliche Zahlen: Die abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen erbrachten im Kanton Uri im Jahr 2001 ö. V.-Leistungen von total 3'480'816 km (Leistungskilometer); im Jahr 2012 beläuft sich diese Zahl auf 5'729'700 km. Damit stehen der - zahlenmässig praktisch unveränderten - Urner Bevölkerung aktuell 64 Prozent mehr Leistungskilometer bzw. ö. V.-Leistungen zur Verfügung als im Jahr 2001. Von einer Stagnation - wie dies in der Begründung zur Motion ausgeführt wird - kann keine Rede sein. Diese Feststellung wird auch aus der nachfolgenden Zusammenstellung deutlich.

---

<sup>1</sup>Das ö. V.-Konzept ist im Internet unter <http://www.ur.ch/de/vd/awoew/abteilung-oeffentlicher-verkehr-m595/greifbar>.

Angebotsausbau ö. V. im Kanton Uri während den letzten zehn Jahren

- 2001
- Wechsel vom Halbstundentakt hin zu einem Viertelstundentakt Flüelen-Altdorf-Schattdorf überlagert mit Bahnersatzkursen Flüelen-Göschenen und Halbstundentakt Flüelen-Erstfeld, teilweise bis Amsteg;
  - Übernahme bis dahin privat organisierter Schnellbusverbindung von Andermatt-Altdorf in das ö. V.-Angebot;
  - Optimierung der Schülerkursverbindungen.
- 2002
- Verlängerung der Postautokurse über den Klausen;
  - Einführung Rufschiff Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV);
  - Ausdehnung des Schienenverkehrs im Stundentakt am Abend bis Erstfeld;
  - neuer Schülerkurs Bürglen (für Schülerinnen und Schüler aus dem Löwenmattquartier).
- 2003
- Weiterführung der Erschliessung Urnerboden-Linthal (nach Wegfall der Bundesunterstützung gemeinsam finanziert durch die Kantone Uri und Glarus sowie die Gemeinden Spiringen und Linthal);
  - neue Konzeption Amsteg-Bristen mit Anschlüssen durch Postauto.
- 2004
- Einführung Nachtbuskonzept Flüelen-Göschenen und Unterschächen;
  - neue Haltestellen Bahnhofstrasse Altdorf;
  - neue Haltestelle "Urnertor";
  - neue Direktverbindungen von und nach Zug (S2).
- 2005
- 1. Flirt im Kanton Uri (neues Rollmaterial S2);
  - neue Haltestelle Seedorf Grund;
  - neue Haltestelle Wassen Dorf.
- 2006
- Neue Schülerkurse Unterschächen-Spiringen-Bürglen;
  - 1. Rufschiff (Rütli-Brunnen) auf dem Vierwaldstättersee;
  - Rufbusverlängerung statt wie bisher 24.00 Uhr neu 02.00 Uhr an Samstagen;
  - Konzept und Einführung Tellbusangebot Altdorf-Luzern (Start dreijährige Versuchsphase);
  - neues Rollmaterial Glacier-Express;
  - 1. Billettautomat in der Schweiz ausserhalb eines Bahnhofes (Altdorf Telldenkmal).

- 2007 - Sicherstellung und Weiterführung Urnerboden-Linthal;  
- neue Linienführung Buslinie 1; Verlängerung bis zur neuen Haltestelle Rüttigarten (Altersheim Schattdorf).
  
- 2008 - Neue Haltestelle "Rossgiessen";  
- Ausbau Rufbus an Freitagen statt wie bisher 24.00 Uhr neu 02.00 Uhr;  
- Einführung Taktfahrplan auf dem Vierwaldstättersee (SGV).
  
- 2009 - Umbau Bahnhof Altdorf mit neuem Convenience-Shop;  
- neuer Doppelstockbus vbl in Betrieb (Tellbus).
  
- 2010 - Definitive Einführung Schnellbus Altdorf-Luzern (Konzessionserteilung);  
- vier zusätzliche Tellbusverbindungen (16.00 Uhr und 19.00 Uhr ab Luzern und Altdorf);  
- neue Abendverbindungen im Schienenverkehr (Spätzüge bis Erstfeld);  
- neue Billettausgabegeräte in den Fahrzeugen der Auto AG Uri und Postauto Zentralschweiz im Einsatz;  
- neuer Doppelstockbus der Auto AG Uri in Betrieb (Tellbus).
  
- 2011 - Zusätzliche Tellbusverbindung (08.00 Uhr ab Altdorf und Rückfahrt von Luzern);  
- Ersatzkonzept Altdorf SBB-Attinghausen (Sperrung Walter Fürst);  
- neue Anschlüsse Bus-Bahn aus dem Urner Oberland.
  
- 2012 - Zwei zusätzliche Tellbusverbindungen an Samstagen (je ein Kurspaar am Morgen und am Abend);  
- erster neuer ICN-Halt in Flüelen inklusiv zusätzlicher neuer Busverbindung von Erstfeld bis Flüelen (für Sicherstellung des entsprechenden Anschlusses);  
- zusätzliche Kurse Seedorf-Altdorf;  
- neue Busanschlüsse an Zugverbindungen am Morgen und am Abend.

### **2.3 Politischer Prozess und Kompetenzregelung**

Das kantonale Verkehrsrecht regelt die Kompetenzen wie folgt: Für die Vorberatung der operativen Entscheide, die der Regierungsrat zu fällen hat, dient die kantonale Verkehrskommission (Art. 5 Verordnung zum Verkehrsgesetz; RB 50.5115). Diese setzt sich zusammen aus Regionenvertretungen, die von den Gemeinden bezeichnet werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. c Verordnung zum Verkehrsgesetz). Damit können die Anliegen der Regionen direkt eingebracht werden, womit auch ein hohes Mitsprache- und Gestaltungsrecht sichergestellt wird.

Die Leistungsbestellung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri erfolgt als gut funktionierende Verbundaufgabe zwischen Bund und Kanton unter direktem Einbezug aller Urner Gemeinden. Dabei nutzt der Regierungsrat die einzelnen Fahrplanperioden, um mit hoher Flexibilität und nachfrageorientiert alle Angebote zu überprüfen und den Marktveränderungen anzupassen.

Ö. V.-Budget, Kantonsanteilsschlüssel, Investitionsbeiträge und Abschreibungsvorgaben, Pensionskassensanierungsbeiträge, Eigenkapitalverzinsung sowie sämtliche Preisgestaltungsmassnahmen (Tarife, Trassenpreise, Energiepreise usw.) im öffentlichen Verkehr werden jährlich bundesseitig festgelegt und können sich von Jahr zu Jahr substantiell verändern.

Eine auf vier Jahre ausgelegte Festlegung des Grundangebotes, wie dies die Motionäre vorschlagen, verhindert ein flexibles Reagieren auf sich kurzfristig ändernden Rahmenbedingungen und verunmöglicht eine realistische Budgetierung bzw. Finanzplanung. Kantone, die ihre Rahmenkredite über vier Jahre im Voraus festlegen, bestätigen diese Feststellungen (z. B. Kanton Nidwalden).

Grundvoraussetzung für abgeltungsberechtigte öffentliche Verkehrsleistungen ist aber auch eine minimale Wirtschaftlichkeit. Verkehrsangebote mit nicht minimalen Kostendeckungsgrade sind aufgrund der geltenden Gesetzesgrundlagen nicht abgeltungsberechtigt. Analoges gilt für Leistungsangebote, welche die vom Bund definierten Leistungsgrenzen - die sich an den gegebenen Potenzialen (Einwohner, Arbeitsplätze und Nachfrage) orientieren - überschreiten. Das daraus resultierende Angebot wird vom Bund bis zur Erreichung der sogenannten Kantonsquote vollumfänglich mitfinanziert. Darüber hinausgehende Angebote müssen vom Kanton und den Gemeinden zu 100 Prozent finanziert werden. Der Regierungsrat überprüft daher laufend die bestehenden Angebote auf Wirtschaftlichkeit, Kostendeckungsgrad und Nachfrage und passt diese bei Bedarf in enger Absprache mit den Gemeinden an.

## **2.4 Infrastruktur und Rollmaterial**

Infrastrukturentscheide und Rollmaterialbeschaffung liegen grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Transportunternehmungen. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf entsprechende unternehmerische Entscheide sind nicht gegeben (oder zumindest eng begrenzt). Eigene kantonsseitige Konzeptarbeiten dazu - wie es der Motionär vorschlägt - sind vor diesem Hintergrund nicht verhältnismässig.

## 2.5 Aktualisierung des kantonalen ö. V.-Konzepts

Das aktuell gültige kantonale ö. V.-Konzept datiert - wie oben bemerkt - aus dem Jahr 2000. In jüngster Zeit haben verschiedene Entwicklungen zu veränderten Rahmenbedingungen geführt. Zu erwähnen sind dabei die aktualisierte Angebotsplanung der SBB (NEAT-Haltepolitik), die Grundzüge für die künftige Bedienung der Gotthard-Bergstrecke, der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden/Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT), der kantonale Richtplan, das "Regionale Gesamtverkehrskonzept" (rGVK) sowie das Tourismusresort in Andermatt (TRA). Aufbauend auf diesen sich konkretisierenden Rahmenbedingungen erachtet der Regierungsrat eine ö. V.-politische Standortbestimmung im Sinne einer Überarbeitung des kantonalen ö. V.-Konzepts auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthardbasistunnels (2016/2017) als angezeigt. Dieser Prozess ist so bereits angedacht.

## 2.6 Fazit

Der Kanton Uri verfügt über ein kantonales ö. V.-Konzept. Das öffentliche Verkehrsangebot basiert auf dieser Grundlage und steht im Einklang mit den Inhalten der eidgenössischen Gesetzgebung und den Vorgaben des Bundes zur operativen Umsetzung für Leistungsbestellungen im öffentlichen Verkehr. Das Konzept mit der heutigen Umsetzung hat sich bewährt. Das ö. V.-Gesamtangebot im Kanton Uri wurde in den letzten Jahren kontinuierlich und substanziell ausgebaut. Für die Vorberatung der operativen Entscheide, die der Regierungsrat zu fällen hat, dient die kantonale Verkehrskommission, die sich aus von den Gemeinden bezeichneten Regionenvertretungen zusammensetzt. Die Leistungsbestellung im öffentlichen Verkehr erfolgt als gut funktionierende Verbundaufgabe durch Kanton und Bund unter Einbezug aller Urner Gemeinden. Aufgrund der unter 2.5 dargelegten Fakten erachtet der Regierungsrat eine Überarbeitung des kantonalen ö. V.-Konzepts auf den Zeitpunkt "Eröffnung Gotthardbasistunnel" zwar als angezeigt, umgekehrt erachtet der Regierungsrat eine auf vier Jahre ausgelegte Festlegung des Grundangebots, wie dies der Motionär anvisiert, als unzweckmässig und nicht zielführend. Dies würde nämlich ein flexibles Reagieren auf kurzfristige Änderungen in den Rahmenbedingungen, aber auch auf die Ergebnisse der Angebotsprüfung (Wirtschaftlichkeit, Kostendeckungsgrad und Nachfrage) eher erschweren. Hinzu kommt, dass sich die Umsetzung nach den heute geltenden Regeln bewährt hat und auch aus dieser Sicht kein Handlungsbedarf auszumachen ist.

## 3. Empfehlung des Regierungsrats

Wie ausgeführt nimmt der Regierungsrat eine Überarbeitung des kantonalen ö. V.-Konzepts auf den Zeitpunkt "Eröffnung Gotthardbasistunnel" vor. Gestützt auf die dargelegten Überle-

gungen empfiehlt der Regierungsrat, die Motion als nicht erheblich zu erklären.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Motionstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Mitglieder der kantonalen Verkehrskommission; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. B. C.', written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.