

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Eröffnung	19.06.2026
Eingabefrist	09.10.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
Zuständige Organisation	Direktionsgeschäfte
Adresse	Kochergasse 10, 3003, Bern
Kontaktperson	Dominique Steiner (dominique.steiner@bav.admin.ch), Marcel Buffat (marcel.buffat@gs-uvek.admin.ch)
Telefon	+41 58 485 01 59

Wichtige Hinweise zur Bearbeitung

1. Erfassen Sie Ihre Stellungnahme direkt in diesem Word-Dokument. Verwenden Sie dafür kein separates Dokument.
2. **Die blau hinterlegten Standardfelder** werden beim Hochladen in Consultations nicht übernommen. Kontaktinformationen bearbeiten Sie bitte direkt in Consultations.
3. Wählen Sie zu jeder erfassten Stellungnahme eine Antwortoption aus.
4. Die Erfassung einer Stellungnahme ist freiwillig. Wenn Sie jedoch eine Stellungnahme erfassen, muss auch eine Antwortoption ausgewählt werden. Andernfalls kann die Eingabe nicht berücksichtigt werden.
5. Ändern Sie die Formatierung innerhalb der Eingabefelder nicht. Texte ausserhalb der vorgesehenen Felder werden beim Hochladen nicht übernommen. Vor dem Hochladen müssen alle nachverfolgten Änderungen im Word-Dokument akzeptiert oder verworfen sein.
6. Pro Textfeld werden maximal 10'000 Zeichen übernommen. Längere Inhalte werden abgeschnitten.
7. Eine Anleitung zur Nutzung der Word-Vorlage finden Sie unter: [Hilfe & Kontakt - Upload-Word](#)
8. Bei Fragen steht Ihnen der Fachdienst Consultations zur Verfügung: consultations@gs-edi.admin.ch

Kontaktangaben zur Stellungnahme

Name der Person oder Organisation	Kanton Uri
Abkürzung	
Abteilung / zuständige Stelle	Justizdirektion, Amt für Raumentwicklung
Adresse	Bahnhofstrasse 1, 6460 Altdorf
Vorname	Pirmin
Nachname	Scheuber
Telefonnummer für Rückfragen	+41418752436
Eingereicht am	

Stellungnahme zu: Fragenkatalog Vernehmlassung Verkehr '45

Generelle Stellungnahme

Antwortoption auswählen	Rückmeldung eingeben
Begründung / Bemerkung	Der Regierungsrat des Kantons Uri schliesst sich der Stellungnahme der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) zur Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» vollumfänglich an. Darüber hinaus haben wir für den Kanton Uri wichtige Punkte im Folgenden ergänzt. Bezüglich der Agglomerationsprogramme nimmt der Kanton Uri erfreut zur Kenntnis, dass das eingereichte Programm berücksichtigt wurde.

Detaillierte Stellungnahme

Abschnitt / Titel / Frage	Anmerkung zur Beantwortung der Fragen
Artikeltext / weitere Informationen	Die Antwortoptionen sind bei jeder Frage «JA», «NEIN» und «JA mit Vorbehalten». Es ist dabei möglich weitere Anmerkungen unter «Begründung / Bemerkung» zu erfassen. Die Fragen 2, 13, 19, 21 und 22 sind offen formuliert. Falls Sie Bemerkungen haben, kann die Antwortmöglichkeit «JA» gewählt werden und die Rückmeldung unter «Begründung / Bemerkung» erfasst werden.
Antwortoption auswählen	
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	1. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Aufgrund begrenzter Ressourcen und wachsender Nutzungsansprüche wird eine effizientere und effektivere Raumnutzung künftig an Bedeutung gewinnen. Wir erachten eine verkehrsmittelübergreifende Planung der Verkehrsinfrastruktur als anspruchsvollen, aber zielführenden Ansatz, der es ermöglicht, die Planungen räumlich optimal aufeinander abzustimmen. Eine schlüssige, verkehrsträgerübergreifende Planung, die sich am erzielten Nutzen und an der Abstimmung mit der Raumentwicklung orientiert, ist bislang jedoch nicht erkennbar. Der Bericht soll aufzeigen, wie die Weiterentwicklung des Verkehrssystems zur polyzentrischen Raumentwicklung, zur Siedlungsentwicklung nach innen, zu kurzen Wegen und zu einer multimodalen Erschliessung beiträgt und zugleich zusätzliche Zersiedelung vermeidet. Bei der Priorisierung von Vorhaben muss nachvollziehbar dargelegt werden, weshalb ein Projekt die angestrebte räumliche Entwicklung stärkt oder ihr zumindest nicht entgegenläuft. Massgebend sind die im Sachplan Verkehr verankerten Grundsätze, wonach Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen, die Verkehrsträger gezielt zu verknüpfen, die Umweltwirkungen möglichst gering zu halten und die Planung in den Handlungsräumen sowie zwischen den Staatsebenen koordiniert weiterzuentwickeln sind. Die Wirkung einzelner Netzelemente ist daher nicht isoliert, sondern auf der Grundlage verkehrsträgerübergreifend abgestimmter Angebotskonzepte zu beurteilen. Andernfalls können Engpässe verlagert, Anschlüsse verschlechtert oder die angestrebten verkehrlichen und raumplanerischen Wirkungen trotz hoher Investitionen nicht erreicht werden. Dies würde die Siedlungsentwicklung nach innen, die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Dienstleistungen sowie die Standortattraktivität der betroffenen Räume schwächen. Auch die kleinen und mittelgrossen Agglomerationen sind als tragende Elemente der polyzentrischen Raumstruktur der Schweiz angemessen zu berücksichtigen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur

Bevölkerungsentwicklung, zur regionalen Erreichbarkeit und zur wirtschaftlichen Entwicklung ausserhalb der grossen Zentren. Ihre Verkehrsinfrastrukturen sind deshalb neben denjenigen der grossen Zentren und auch in ländlich geprägten Kantonen weiterhin in angemessenem Umfang durch den Bund zu unterstützen, soweit sie die räumliche Entwicklung stärken. Andernfalls droht eine schlechtere Erreichbarkeit dieser Räume und eine zunehmende Konzentration von Entwicklung und Investitionen auf die grossen Zentren. Der verkehrsträgerübergreifende Überblick über die geplanten Ausbauten nach Handlungsräumen im erläuternden Bericht ist ein erster Schritt, bleibt jedoch zu oberflächlich.

Zudem ist sicherzustellen, dass Problemstellungen der ländlichen Regionen, wie dem Kanton Uri, trotz der Priorisierung der Projekte nach volkswirtschaftlichen Aspekten, genügend berücksichtigt werden und eine Optimierung der Verkehrsanbindungen im Bahn- und Strassenverkehr angestrebt wird.

Ein besonderes Augenmerk gilt dem Zielkonflikt zwischen Fern-, Regional- und Agglomerationsverkehr. Geplante Haltestellen oder Angebotsverbesserungen im S-Bahn- und Regionalverkehr dürfen nicht allein deshalb zurückgestellt werden, um Kapazitäts- oder Fahrzeitverluste im Fernverkehr zu vermeiden. Gerade auf kurzen und mittleren Distanzen sowie in den Agglomerationen besteht ein grosses Verlagerungspotenzial; zugleich sind diese Angebote für die regionale Erreichbarkeit zentral. Werden sie nicht ausgebaut, können Entwicklungsgebiete und regionale Zentren schlechter erreichbar sein und der Druck auf Strassen und Parkierungsflächen steigen, was die abgestimmte Siedlungsentwicklung erschwert.

Abschnitt / Titel / Frage	2. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Der Kanton Uri erachtet die spezifischen Auswirkungen des stetig zunehmenden Transit- und Freizeitverkehrs auf den alpenquerenden Nord-Süd-Korridor als unzureichend berücksichtigt. Der erläuternde Bericht identifiziert grundsätzlich zutreffend, dass Störungen und Überlastungen der Nationalstrassen zu Ausweichverkehr auf die nachgelagerten kantonalen und lokalen Strassennetze führen und dass davon im Reiseverkehr insbesondere die Siedlungsgebiete entlang der Nord-Süd-Achsen im Alpenraum betroffen sind. Ebenso weist der Bericht auf die erhöhte Störungsanfälligkeit und die teilweise fehlende Netzredundanz in Bergregionen hin. Diese Problemanalyse trifft in besonderem Masse auf den Kanton Uri und den A2-Gotthardkorridor zu. Aus Sicht des Kantons Uri wird aus dieser zutreffenden Problemanalyse jedoch noch keine hinreichende strategische Konsequenz (Massnahmen) abgeleitet. Der Transitverkehr auf der Gotthardachse weist eine anhaltend hohe Wachstumsdynamik auf; derzeit ist von einer jährlichen Zunahme in der Grössenordnung von rund 3 Prozent auszugehen. Zugleich verfügt der Kanton aufgrund der topografischen Verhältnisse nur über eine sehr beschränkte Redundanz des Strassennetzes. Neben der Nationalstrasse A2 bildet die Kantonsstrasse die zentrale durchgehende Verbindung für den motorisierten Verkehr und insbesondere der Rettungsorganisationen im Reusstal. Eine Verlagerung des Transitverkehrs von der überlasteten A2 auf die Kantonsstrasse ist deshalb nicht lediglich als lokales Verkehrs- oder Immissionsproblem zu beurteilen. Sie beeinträchtigt die Funktionsfähigkeit des gesamten regionalen Verkehrssystems und verschlechtert die Verkehrssicherheit auf den Urner Strassen. Die Kantonsstrasse muss den innerkantonalen Ziel-, Quell- und Binnenverkehr aufnehmen, die Erreichbarkeit der Gemeinden gewährleisten und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Gleichzeitig kommt ihr eine zentrale Funktion als Rettungs-, Interventions- und Ausweichachse bei Ereignissen auf der Nationalstrasse zu. Wird diese Achse durch grossräumigen Ausweichverkehr überlastet, geht jene betriebliche Redundanz verloren,

die gerade im Störfungsfall erforderlich wäre.

Aus einer systemischen und risikobasierten Betrachtung ist deshalb nicht allein die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse massgebend. Entscheidend ist die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems aus Nationalstrasse und nachgelagertem Strassennetz. Die Kapazität des kantonalen Netzes darf nicht als faktische Reservekapazität der Nationalstrasse betrachtet werden, wenn dadurch seine Funktion für die lokale Mobilität, den öffentlichen Verkehr sowie insbesondere für Rettungs- und Interventionsdienste gefährdet wird.

Der Kanton Uri erwartet deshalb, dass die besondere Situation der alpenquerenden Transitzkorridore und insbesondere der Gotthardachse in der weiteren Planung vertieft berücksichtigt wird. Neben infrastrukturellen Massnahmen sind insbesondere verbindliche und langfristig finanzierte Massnahmen des Verkehrsmanagements vorzusehen. Dazu gehören eine koordinierte Verkehrslenkung und -dosierung auf der Nationalstrasse, eine wirksame Vermeidung von unerwünschtem Ausweichverkehr auf das kantonale Netz sowie die dauerhafte Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrasse als Rettungs- und Interventionsachse.

Die im Bericht formulierte Priorität einer besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur durch Verkehrsmanagement und betriebliche Optimierungen wird ausdrücklich unterstützt. Für hoch belastete alpine Transitzkorridore muss dieser Grundsatz jedoch in konkrete, zwischen Bund und Kanton abgestimmte betriebliche Konzepte und entsprechende finanzielle Zuständigkeiten überführt werden. Die zunehmende Belastung des nationalen Transitzkorridors darf nicht dazu führen, dass die daraus entstehenden betrieblichen und sicherheitsrelevanten Folgewirkungen auf das kantonale Strassennetz verlagert werden.

In der Bahnplanung ist es üblich, dass Investitionsentscheide auf Basis von Angebotskonzepten gefällt werden. Für den Ausbausatzritt 2027 liegt noch kein Angebotskonzept vor. Die vorgeschlagenen Schlüsselprojekte können trotzdem bestätigt werden, da für diese einerseits umfangreiche betriebliche und technische Abklärungen vorliegen und sie andererseits betrieblich flexibel ausgelegt werden müssen, weil sich während ihrer Nutzungsdauer das Angebot verändern wird. Die Aufnahme einer Position «Ergänzungsmassnahmen» gewährt die nötige Flexibilität, dass ergänzende Massnahmen später abhängig des Angebotskonzeptes festgelegt werden können. Nichtsdestotrotz soll die Erarbeitung eines Angebotskonzeptes nun gestartet werden. Insbesondere für die Beurteilung der Ausbauten auf der Ost-West-Achse ist ein langfristiges Angebotskonzept essenziell.

Abschnitt / Titel / Frage	3. Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Beiträge des Bundes an die Investitionskosten der Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr sind für den Kanton Uri und die Gemeinden der Agglomeration Unteres Reusstal von grosser Bedeutung. Ohne Mitfinanzierung durch den Bund sind der Kanton und die Gemeinden nicht in der Lage die erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur zu finanzieren. Die gemeinsame Vorlage ermöglicht, dass unterschiedliche Lösungsansätze abgewogen werden können und parallele Vorhaben vermieden werden können. Dieses Potential wird aber dadurch eingeschränkt, dass Bahnprojekte und Strassenprojekte vom Bund zu 100 Prozent finanziert werden, Projekte des Agglomerationsprogramms nur zu 30-50 Prozent. Dies setzt den Anreiz, Bahnausbauten zu fordern, auch wenn ein Tram, eine Metro oder ein Buskorridor die verkehrlichen Anforderungen besser und günstiger erfüllen könnte. Die Bundesbeschlüsse sind weiterhin separat zu fällen.

Abschnitt / Titel / Frage	Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen 10 Fragen (4. bis 14.) zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.
Antwortoption auswählen	
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	4. Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Im Konzept für den Gütertransport (Fassung Anhörung nach Art. 19/20 Raumplanungsverordnung) wird der Gotthard Basistunnel in Abbildung 3 als Raum mit Optimierungsbedarf der Standorte bezeichnet. In Abbildung 4 ist der Raum zwischen Arth und dem Gotthard Basistunnel als Raum mit kritischer Erreichbarkeit der Standorte und am Eingang des Basistunnel als Einrichtung an Kapazitätsgrenze definiert. In diesen Räumen gibt es gemäss dem Konzept einen Handlungsbedarf. Trotz dieses Handlungsbedarfs im Güterverkehr sowie der bereits heute hohen Auslastung und unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Zunahme des Personenverkehrs auf der Schiene der Nord-Süd-Achse sind im Zeitraum bis 2045 weder ein Ausbau des Angebotes noch sonstige Massnahmen vorgesehen, um auf den Handlungsbedarf und die prognostizierte Zunahme geeignet zu reagieren.

Abschnitt / Titel / Frage	5. Ausbauschritt 2027 – Grundsatzentscheid
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Grosse, strukturell wirksame Projekte, ergänzt durch gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen, ermöglichen langfristig orientierte und planerisch robuste Verbesserungen. Schlüsselprojekte, welche Engpässe in Knotenpunkten beheben, verbessern damit Kapazität und Qualität des ganzen Netzes. Wichtig ist auch, dass das Planungs- und Bauvolumen personell, prozessual und hinsichtlich Betriebsbeeinträchtigungen in angemessener Qualität bewältigt werden kann. Ein kleinteiliger Netzausbau wäre hingegen zu ineffizient und brächte keinen wesentlichen strukturellen Mehrwert. Eine weitere laufende Überprüfung solcher Schlüsselprojekte erachten wir jedoch als zentral wichtig.

Abschnitt / Titel / Frage	6. Ausbauschnitt 2027 – Schlüsselprojekte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Insbesondere die beiden Projekte Zimmerberg-Basistunnel 2 und Durchgangsbahnhof Luzern sind dringend erforderlich, damit die Mobilitätsnachfrage bewältigt, der Modal Split verbessert und die Redundanz des Schweizer Bahnsystems gestärkt werden kann. Der Kanton Uri unterstützt darüber hinaus die neue Bahnlinie Innertkirchen – Oberwald (Multifunktionaler Grimseltunnel) als strategisches Netzelement mit nationaler Wirkung. Es schliesst eine Lücke im nationalen Meterspurnetz, verbindet bedeutende Tourismusregionen und ermöglicht die gemeinsame Realisierung zweier wichtiger Infrastrukturen (Bahnverbindung und Höchstspannungsleitung). Die neue Infrastruktur schafft zusätzlichen Handlungsspielraum, eine bessere Erschliessung peripherer und alpiner Räume mit dem ÖV, wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten und ermöglicht neue Angebotskonzepte. Die Verkabelung erlaubt zudem den Rückbau bestehender Freileitungsanlagen im sensiblen Alpenraum und wertet das Landschaftsbild auf.

Abschnitt / Titel / Frage	7. Ausbauschritt 2027 – ERTMS-Strategie
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Die Digitalisierung des Bahnsystems soll stärker forciert werden. Sie ist entscheidend für zukünftige Kapazitätssteigerungen. Um die Kapazitäten auf dem Schienennetz durch kürzere Zugfolgezeiten weiter zu erhöhen ist die Umsetzung der ERTMS-Strategie mit den dafür vorgesehenen Mitteln Voraussetzung. Die Digitalisierung ist aus unserer Sicht eine verhältnismässige, sinnvolle und kostengünstige Lösung.

Abschnitt / Titel / Frage	8. Ausbauschritt 2027 – Ergänzungsmassnahmen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Damit das den strategischen Netzelementen zugrundeliegende Angebotsziel mit einem funktionierenden Angebotskonzept realisiert werden kann, sind Mittel für Ergänzungsmassnahmen wie Weichen, Abstellanlagen oder angepasste Signalisierungen notwendig. Der Grundsatz, Mittel für Ergänzungsmassnahmen vorzusehen und die konkreten Massnahmen erst später durch den Bundesrat festzulegen, wird unterstützt. Für den Angebotsausbau per 2035 sieht der Bundesrat Ergänzungsmassnahmen im Umfang von rund 3 Milliarden Franken vor. Dies wird als zweckmässig beurteilt. Ein grösserer Umfang wäre in dem kurzen Zeitfenster kaum umsetzbar, womit die Ergänzungsmassnahmen auf das Notwendige zu fokussieren sind. Für den Angebotsausbau per 2045 wird ein erster Rahmenbetrag von 1,8 Milliarden Franken für bereits weit fortgeschrittene Ergänzungsmassnahmen beantragt (ca. 10 Prozent der Gesamtsumme der strategischen Netzelemente). Damit die strategischen Schlüsselprojekte ihren Nutzen entfalten können, sind Ergänzungsmassnahmen unabdingbar. Ein zusätzlicher Mittelbedarf für die Botschaft 2031 zeichnet sich bereits ab. In der Auswahl der zu realisierenden Ergänzungsmassnahmen, und deren Umfang, sind die Kantone einzubeziehen.

Abschnitt / Titel / Frage	9. Anpassung von bestehenden Beschlüssen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Anpassungen im Programmvolumen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	Grundsätzlich soll die Auswahl, welche Projekte gestrichen werden, zwischen dem Bund und den Kantonen noch besser abgestimmt werden. Wir verweisen dazu auf die Stellungnahme der ZRK.

Abschnitt / Titel / Frage	10. Weitere Massnahmen – Planungsprozess
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?
Antwortoption auswählen	JA mit Vorbehalten
Begründung / Bemerkung	Für einen fundierten Entscheid und eine verlässliche Budgetierung ist es angezeigt, dass ein Vorprojekt vorliegen muss, bevor der Entscheid über die Aufnahme in ein Ausbauschnitt erfolgt. Das Erfordernis eines Vorprojektes darf aber nicht dazu führen, dass der Planungsprozess verlangsamt oder ausgebremst wird.

Abschnitt / Titel / Frage	11. Weitere Massnahmen – Entscheid Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Die ergänzenden Infrastrukturmassnahmen können oft erst mit der detaillierten Angebotsplanung und Betriebsplanung bestimmt und optimiert werden. Entsprechend sollen diese nicht in einer Verordnung festgeschrieben werden, sondern flexibel vom Bundesrat nach Bedarf freigegeben werden. Die vorgängige Mitwirkung der Kantone und Planungsregionen ist sicherzustellen, mit Auswahl und Priorisierung der Massnahmen nach transparenten Kriterien.

Abschnitt / Titel / Frage	12. Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Für die Finanzierung der nötigen Bahnausbauten ist der Beibehalt des Mehrwertsteuer-Promilles essenziell. Dabei handelt es sich um eine bestehende, bewährte Finanzierung, die fortgeführt werden soll.

Abschnitt / Titel / Frage	13. Weitere Bemerkungen
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Die Botschaft sieht ein umfangreiches Massnahmenprogramm für den Bahnausbau vor. Damit diese Massnahmen auch zeitnah umgesetzt werden können, soll, neben einer ausreichenden Finanzierung, auch auf einen effizienten Bauablauf geachtet werden. Neben den personellen Ressourcen ist auch die Beeinträchtigung des Bahnnetzes durch Baustellen zu beachten. Mit einer geschickten, langfristig gedachten Realisierungsabfolge können Baustellen diesbezüglich optimiert werden. Weiter sind Kosteneinsparungen anzugehen, beispielsweise über die Anpassung von Normen und Standards.

Abschnitt / Titel / Frage	Ausbau der Nationalstrasse
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen 6 Fragen (14. bis 19.) zum Ausbau der Nationalstrassen.
Antwortoption auswählen	
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	14. Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Neben den für die verschiedenen Zeithorizonte vorgesehenen, gezielten Ausbauten im Nationalstrassennetz müssen insbesondere auch für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ausreichende (finanzielle und personelle) Mittel vorhanden sein. Der Kanton Uri begrüsst es, dass diesem Aspekt in der Vorlage eine entsprechend hohe Bedeutung beigemessen wird und namentlich die vorgesehenen (teuerungsbereinigten) Ausgaben für Ausbauten im Sinne von Anpassungen am Nationalstrassennetz auf einer fundierten Einschätzung des tatsächlichen Bedarfs beruhen sollen. So wird auch erfreut zur Kenntnis genommen, dass gemäss Botschaft die Umsetzung von Projekten zur Sicherstellung eines flüssigen und sicheren Verkehrs weiterhin gewährleistet werden kann.

Abschnitt / Titel / Frage	15. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Kapazitätserweiterungsprojekte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Der Bund plant die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen. Das STEP Nationalstrassen umfasst Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Der Verkehr auf den Strassen wird gemäss Erläuterungsbericht weiterhin zunehmen, wobei bis 2050 auf dem Nationalstrassennetz gemäss Szenario «Basis» mit einer Verkehrszunahme im Personenverkehr von 10 Prozent gerechnet wird. Beim Güterverkehr wird ein Wachstum von 31 Prozent erwartet. Besonders stark ist das Wachstum des Lieferwagenverkehrs, bei dem die Fahrzeugkilometer um 58 Prozent zunehmen sollen. Als Folge dieser Entwicklung wird die punktuelle Überlastung des Nationalstrassennetzes weiter zunehmen. Gemäss Erläuterungsbericht wird das Nationalstrassennetz ohne Gegenmassnahmen im Jahr 2050 im Szenario Basis regelmässig überlastet sein. Verkehr wird auf das untergeordnete Strassennetz abfliessen, was allerdings bereits heute der Fall ist. Die Botschaft enthält im Bereich des Strassenverkehrs keine Zentralschweizer Schlüsselprojekte. Aus Sicht der Zentralschweizer Kantone ist es wichtig, Redundanzen zu schaffen, welche das regionale wie auch das überregionale Strassennetz entlasten und den Zusammenbruch des Verkehrs bei Störungen verhindern. Von zentraler Bedeutung ist der Bypass Luzern, ein beschlossenes und finanziertes Nationalstrassenprojekt. Mit der im Bau befindlichen neuen Axenstrasse mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel sowie der zweiten Röhre am Gotthard wird die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit erhöht. Obwohl erkannt wird, dass im Alpengebiet aufgrund des Reiseverkehrs besonders die Dörfer entlang der Nord-Süd-Achsen von Ausweichverkehr betroffen sind, und damit einhergehend zusätzliche Beeinträchtigungen der angrenzenden Siedlungsgebiete, erhöhte Sicherheitsrisiken für den Fuss- und den Veloverkehr sowie negative Auswirkungen auf den lokalen Verkehr und den öffentlichen Verkehr auf

	der Strasse zur Folge haben, werden keine konkreten Massnahmen aufgezeigt, um den negativen, und u.a. sicherheitsrelevanten (Blaulichtorganisationen) Auswirkungen entgegenzuwirken. Der Kanton Uri fordert, dass in der langfristigen Planung der Schaffung von Redundanz auf regionaler Ebene (Achsen A2 und A4) zwischen Luzern / Zug und Gotthard genügend Beachtung geschenkt wird. Um den Verkehrsabfluss bei Überlastung des Nationalstrassennetzes auf das untergeordnete Strassennetz einzudämmen braucht der Kanton Uri die Unterstützung des Bundes.
--	--

Abschnitt / Titel / Frage	16. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse – Realisierungshorizonte
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	17. Ausbauschritt 2027
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschritt 2027 einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	18 Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	19. Weitere Bemerkungen
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Der Kanton Uri beantragt, den A2-Gotthardkorridor im Rahmen der Weiterentwicklung des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen nicht ausschliesslich aus infrastruktureller Sicht, sondern als eigenständigen Verkehrsmanagement und -resilienzkorridor zu behandeln. Dies um die betrieblichen Massnahmen des Verkehrsmanagements bindend festzulegen und ebenfalls die Störungsanfälligkeit der lediglich zwei zur Verfügung stehenden Mobilitätsachsen für den Güterungebundenen Transitverkehr abzubilden. Die ausserordentlich hohe saisonale Belastung und der weiter zunehmende Transitverkehr führen regelmässig dazu, dass bei Überlastung der A2 ein erheblicher Verlagerungsdruck auf das nachgelagerte kantonale Strassennetz entsteht. Damit wird die Funktionsfähigkeit jener Achse beeinträchtigt, welche für den lokalen und regionalen Verkehr, den öffentlichen Verkehr sowie insbesondere als Rettungs- und Interventionsachse zwingend verfügbar bleiben muss. Die langfristige Sicherung der Nord-Süd-Verbindungen auf Strasse und Schiene stellt eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit, die wirtschaftliche Entwicklung und die Standortattraktivität des Kantons Uri und dessen Gemeinde dar. Für den Bergkanton mit verstreuten Siedlungen und touristisch genutzten Gebieten ist eine gute verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit von zentraler Bedeutung. Der Bund anerkennt im Erläuternden Bericht ausdrücklich, dass Verkehrsmanagement Bestandteil des Betriebs der Nationalstrassen ist und Verkehrslenkung, Verkehrsleitung, Verkehrssteuerung sowie Verkehrsinformation umfasst. Vor diesem Hintergrund ist für den Gotthardkorridor ein dauerhaftes, zwischen Bund und Kanton abgestimmtes Verkehrsmanagement sicherzustellen. Dieses muss darauf ausgerichtet sein, den Transitverkehr grundsätzlich auf der Nationalstrasse zu halten, die Überlastung des nachgelagerten Netzes zu verhindern und dessen Verfügbarkeit für regionale Mobilität und Ereignisbewältigung zu gewährleisten. Die notwendigen betrieblichen, technischen und organisatorischen

	Massnahmen sowie deren Finanzierung sind als integraler Bestandteil der Funktionssicherung der Nationalstrasse zu verstehen und dürfen nicht einseitig dem Kanton übertragen werden.
--	--

Abschnitt / Titel / Frage	Programm Agglomerationsverkehr
Artikeltext / weitere Informationen	Es folgen zwei Fragen (20. bis 21.) zum Programm Agglomerationsverkehr
Antwortoption auswählen	
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	20. Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation
Artikeltext / weitere Informationen	Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass für das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal der fünften Generation Beiträge vorgesehen sind.

Abschnitt / Titel / Frage	21. Weitere Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?
Antwortoption auswählen	NEIN
Begründung / Bemerkung	

Abschnitt / Titel / Frage	22. Weitere Bemerkungen zur gesamten Vorlage
Artikeltext / weitere Informationen	Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?
Antwortoption auswählen	JA
Begründung / Bemerkung	Grundsätzlich fällt auf, dass in der Zentralschweiz (insbesondere UR, SZ) kaum Massnahmen vorgesehen sind, um auf die prognostizierte Nutzungssteigerung auf der Nord-Süd-Achse (Bahn & Strasse) ausreichend zu reagieren.