

Vinzenz Arnold
Landrat
6467 Schattdorf

Interpellation zur Gotthard-Bergstrecke - wie weiter?

Ausgangslage und Begründung:

Schon in wenigen Jahren steht die Eröffnung der NEAT an. Im selben Atemzug gilt es aber auch die Funktion der Gotthard-Bergstrecke neu zu definieren.

Vier Punkte sollten der Diskussion als Basis dienen:

Erstens, die Gotthardregion ist in allen Himmelsrichtungen bestens mit Schienen und Strassen erschlossen. Sie ist zweitens ein Ensemble herausragender Verkehrsbauwerke (die der Autobahn eingeschlossen), welches Welterbe Qualität hat. Drittens spielt diese Region seit dem Mittelalter eine wichtige Rolle für die Schweizer Identität und schliesslich ist das Gotthardgebiet Wasser- und Wetterscheide, und es treffen vier Sprachen aufeinander.

Für die heute mit Halt in Göschenen, Airolo, Faido und Biasca stündlich verkehrenden Züge von Basel über Luzern bzw. von Zürich über Zug nach Locarno soll von Norden her gemäss den Plänen der SBB künftig in Erstfeld Endstation sein. Gemäss ihrem 2013 vorgestellten Konzept würden dafür von Süden her S-Bahnen ab Biasca durch die Leventina und Uri bis nach Erstfeld verlängert. Das hiesse unter anderem, dass von der Deutschschweiz nach Andermatt künftig nicht nur in Göschenen, sondern auch in Erstfeld umgestiegen werden müsste.

Diesem Vorschlag setzt nun die Südostbahn (SOB), die vor allem auf dem Korridor St. Gallen - Arth - Goldau (- Luzern) tätig ist, einen eigenen Vorschlag entgegen. «Treno Gottardo» nennt sich der von der SOB präsentierte Ansatz. Er lässt sich mit jenem vergleichen, den die BLS mit ihrem «Lötschberger» auf der Bergstrecke der Lötschbergbahn pflegt. Vom SBB-Konzept unterscheidet sich der «Treno Gottardo» durch den nördlichen Ausgangspunkt in Arth-Goldau statt erst in Erstfeld. Auf seinem nördlichsten Abschnitt würde das neue Angebot die Zentralschweizer S2 ablösen.

An der südlichen Endstation Lugano böte er einen nahtlosen Anschluss an die S-Bahn zum Mailänder Flughafen Malpensa. Hinzu kommen ausnahmslos schlanke Anschlüsse in Göschenen Richtung Andermatt sowie Service-Komponenten von Zugbegleitern über Verpflegungsmöglichkeiten bis zu WLAN im Zug. Das Konzept der SOB sieht also wesentlich mehr Komfort für die Pendler und die Touristen vor.

In diesem Zusammenhang drängen sich einige Fragen auf:

Antrag

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung für den Landrat des Kantons Uri ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was gedenkt der Regierungsrat gegen den Serviceabbau der SBB auf der Gotthard-Bergstrecke zu unternehmen, damit der Wirtschaftsstandort Uri nicht dasselbe Fiasko wie bei der Heimarbeit erleben muss?
2. Was unternimmt der Regierungsrat um einen kundenfreundlichen Betrieb auf der touristisch wertvollen Stammstrecke zu erhalten?
3. Welchen Komfortlevel soll aus Urner Sicht zukünftig die Gotthard-Bergstrecke aufweisen? Ist der Regierungsrat auch gewillt, das Projekt mit dem besseren Komfortlevel zu unterstützen?
4. Ist der Regierungsrat bereit beim Bundesamt für Verkehr für den Erhalt der IR über die Gotthard-Bergstrecke durch künftige Konzessionäre zu intervenieren?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat das Projekt zu unterstützen, welches den Erhalt der IR über die Gotthard-Bergstrecke garantiert?
6. Ist der Regierungsrat bereit das SOB-Projekt zu unterstützen, wenn die SBB nicht ein qualitativ adäquates Projekt unterbreitet?
7. Unterstützt der Regierungsrat das kundenfreundlichere Projekt, um einen qualitativ besseren Betrieb auf der touristisch wertvollen Stammstrecke zu erhalten?

Ich danke dem Regierungsrat auch im Namen des Zweitunterzeichners für die Beantwortung der Fragen.

Erstunterzeichner

LR Vinzenz Arnold, Schattdorf



Zweitunterzeichner


