



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

14. Juni 2016

Nr. 2016-380 R-720-12 Kleine Anfrage Frieda Steffen, Andermatt, zu Fahrplanwechsel nach der NEAT-Eröffnung; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 20. April 2016 reichte Landrätin Frieda Steffen, Andermatt, eine kleine Anfrage mit fünf Fragen zum Fahrplanwechsel nach der NEAT-Eröffnung ein.

Gestützt auf Artikel 131 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) nimmt der Regierungsrat nachfolgend zur kleinen Anfrage wie folgt Stellung:

II. Zu den gestellten Fragen

- 1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass nebst den Pendlern und Pendlerinnen auch die Bevölkerung des Urner Oberlands und des Urserntals in Bezug des öV-Angebotes zu den Verlierern nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels gehören wird?*

Weder die Pendlerinnen und Pendler noch die Bevölkerung des Urner Oberlands gehören zu den Verlierern nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT). Auch nach der Inbetriebnahme des GBT wird die Erschliessung des Urner Oberlands bzw. des Urserntals mit einem Grundangebot sichergestellt und teilweise mit Zusatzzügen erweitert. Die gewichtigste Verschlechterung beim künftigen Angebot ist der neu in Erstfeld entstehende Übergangsknoten, der für die Nutzerinnen und Nutzer der Gotthard-Bergstrecke einen perrongleichen Umsteigevorgang erfordert. Dafür werden im Knoten Göschenen neu direkte Umsteigeverbindungen zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) geschaffen, welche die Umsteigezeit gegenüber heute verkürzen.

Zur mittelfristigen Sicherstellung des Bahnangebots wurden intensive Verhandlungen mit den Entscheidungsträgern der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und des Bundesamts für Verkehr (BAV) geführt. Dabei konnte erreicht werden, dass SBB Fernverkehr weiterhin für den Vollbetrieb über die Gotthard-Bergstrecke verantwortlich zeichnet und ein integrales Gesamtkonzept zur Verfügung stellt. Die Finanzierung des Angebots liegt bei SBB Fernverkehr. Für den Kanton Uri und die Urner Gemeinden resultieren demzufolge keine finanziellen Belastungen aus der Bedienung der Bergstrecke.

2. *Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr stark von der Reisezeit und der Anzahl Umstiege abhängig ist? Falls die bestehenden Fahrplanentwürfe nicht angepasst werden, muss davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage in den nächsten Jahren rückläufig sein wird.*

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr stark von der Reisezeit und der Anzahl Umstiege abhängig ist. Entsprechende Anliegen wurden in den Verhandlungen wiederholt und mit Nachdruck eingebracht. Pendler-/Berufs- und Tourismusbedürfnisse verlangen in erster Linie durchgehende Transportketten mit einem integralen Grundangebot. Dies konnte erreicht werden, allerdings mit dem erwähnten Wehmutstropfen der notwendigen, perrongleichen Umstiege in Erstfeld.

Ob aus dem gegebenen Angebot notwendigerweise eine rückläufige Nachfrage resultiert, hängt in erster Linie davon ab, ob es gelingt, mittels attraktiver Angebote mehr Touristen ins Gotthardgebiet zu locken. Das Programm San Gottardo 2020 schafft mit einer umfassenden Kommunikationsoffensive zusammen mit SBB RailAway dazu die Grundlagen. Im Besonderen stehen nun die professionellen touristischen Leistungsanbieter in der Pflicht, gemeinsam die gesamte Gotthardregion bestmöglich zu vermarkten.

3. *Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, zusammen mit den Kantonen Tessin, Graubünden und Wallis, die heutigen IR-Züge Zürich/Basel-Locarno auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember zu erhalten?*

Es gibt keine Möglichkeit, die heutigen IR-Züge Zürich/Basel-Locarno über den Dezember 2016 hinaus kurzfristig zu erhalten. Die entsprechenden Verhandlungen zwischen SBB, BAV und den Kantonen Tessin und Uri sind abgeschlossen. Demnach werden - in Ergänzung zum Grundangebot - während den saisonalen Hauptverkehrszeiten einzelne Interregiozüge von Basel und Zürich direkt nach und von Göschenen geführt. Im Weiteren ist im Sommer ein Gotthard-Panorama-Express vorgesehen, in Kooperation mit der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) und der MGB. Das neue Angebotskonzept auf der Gotthard-Bergstrecke ist aufwärtskompatibel. Wenn es gelingt, touristischen Mehrverkehr zu schaffen und die Nachfrage kontinuierlich zu steigern, kann das öV-Angebot weiter ausgebaut werden.

4. *Hat der Regierungsrat in dieser Frage Gespräche geführt mit der PostAuto AG, der Matterhorn Gotthard Bahn, der Andermatt-Sedrun Sport AG, der Dampfbahn Furka-Bergstrecke? Kennt der Regierungsrat die Meinung dieser Leistungsanbieter?*

Ja, der Regierungsrat stand und steht mit den angesprochenen Unternehmungen auf verschiedenen Ebenen im Dialog; er kennt die Meinung dieser Leistungsanbieter. Über die Bündelung der Vermarktungsaktivitäten für die Gotthardregion (RailAway) sind die erwähnten Leistungsanbieter direkt eingebunden.

Für die konkrete Aufbereitung der Fahrpläne im regionalen Personenverkehr sind PostAuto AG Zentralschweiz, Postauto Schweiz und die Matterhorn Gotthard Bahn direkt involviert. Dazu wird der Gesamtfahrplan unter den Transportunternehmungen (inklusive SBB und Auto AG Uri) in

Übereinstimmung gebracht und die gegebenen Bedürfnisse soweit möglich abgedeckt. Zu beachten gilt in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass für den Fernverkehr - und dabei geht es beim Angebot der Gotthard-Bergstrecke - die SBB im Lead ist und der Kanton nicht als Besteller auftritt.

5. *Die gute Anbindung an ein gutes öV-Angebot ist für einen nachhaltigen und langfristigen Tourismus entscheidend, ja überlebenswichtig. Ebenso sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Regionen Urner Oberland, Urserntal, Surselva, Goms und Leventina auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr angewiesen. Mit welchen Massnahmen kann der Regierungsrat die Bevölkerung der erwähnten Regionen unterstützen?*

Der Regierungsrat unterstützt die Anliegen der Regionen, indem er lokale Erschliessungsfunktionen mittels integraler und vertakteter Fahrplansysteme sicherstellt. Im Urner Oberland erfolgt dies auf der Bahn wie auch auf der Strasse; Anschlussfunktionen werden dabei in den Knoten Erstfeld, Göschenen und Andermatt wahrgenommen.

Mit der unter Frage 2 erwähnten Kommunikationsoffensive schaffen die Gotthardkantone gemeinsam mit SBB RailAway marketingmässige Grundlagen für den mittel- und langfristig zwingenden, touristischen Mehrverkehr.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

