



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Vorlage zum Bau und zur Finanzierung eines 4-Meters-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthardachse; Vernehmlassung

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2012 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum oben erwähnten Thema eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir verweisen auch auf die Stellungnahme der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 23. November 2012.

Für die Verlagerungspolitik ist die Vorlage von hoher Bedeutung. Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet die notwendigen Massnahmen für einen durchgehenden 4-Meter-Korridor sowie die Sicherstellung der Finanzierung dieser Massnahme. Dazu ist ein Ausbau der Lichtraumprofile in verschiedenen Abschnitten notwendig, um die Beförderung von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern im kombinierten Verkehr über die Gotthardachse zu ermöglichen. Um die von den Motionären angestrebte Umsetzung auf 2020 (Eröffnung Ceneri-Basistunnel) zu ermöglichen, ist eine Finanzierungslösung bereits im Jahr 2014 notwendig und daher dringlich zu bearbeiten. Die dazu von Ihnen formulierten Fragestellungen beantworten wie folgt:

1. **Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage - der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den alpenquerenden Transport von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern – einverstanden? Siehe Kapitel 1.1**

Ja.

2. **Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des 4-Meter-Korridors in der Schweiz einverstanden? Siehe Kapitel 1.2.1.1**

Ja. Für die Kantone Schwyz und Uri stehen vor allem die Linienführungen am Axen im Vordergrund. Alle Einspurtunnels im Abschnitt Axen haben bereits ein ausreichendes Lichtraumprofil. Es müssen diesbezüglich nur Fahrdrähte durch Stromschienen ersetzt werden. Die damit verbunden Streckensperrungen sind so zu planen, dass keine negativen Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr oder Verlagerungen von der Bahn auf die Strasse notwendig sind.

3. **Sind Sie einverstanden, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit erhält, Massnahmen in Italien auf den Zulaufstrecken zur NEAT über rückzahlbare Darlehen vorzufinanzieren? Siehe Kapitel 1.2.1.2**

Ja. Eine Vorfinanzierung - um einen allenfalls gefährdeten vollen Nutzen zu ermöglichen - begrüßen wir grundsätzlich. Dabei ist Italien verbindlich und nicht nur mit einer Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) in die Umsetzung und Finanzierung einzubinden. Zudem sind Garantieleistungen für die 230 Millionen Franken vorfinanzierten rückzahlbaren verzinslichen Darlehen einzufordern. Im Personenverkehr fehlen nach wie vor verbindliche Trassen zwischen Chiasso und Mailand, um das nationale bzw. internationale Konzept der Schweizerischen Bundesbahnen fahren zu können. Die daraus folgenden negativen Auswirkungen für die mittel- und langfristigen regionalen Angebotsplanungen verhindern nicht nur im Transit Fernverkehrsausbauten, sondern auch regionale Angebotsverbesserungen.

4. **Genügt das mit der Erstellung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse ermöglichte Angebot zur Deckung der Nachfrage nach hochprofiligen Trassen? Siehe Kapitel 1.1.5.1**

Nein. Die Lötschberg-Simplon-Achse ist ebenfalls auszubauen, um ein redundantes System im Nord-Süd-Verkehr bereithalten zu können.

- 5. Teilen Sie die Einschätzung, dass der Einsatz neuen Rollmaterials für die Beförderung von Sattelauflegern mit einer Eckhöhe von vier Metern keine vollwertige Alternative zum Ausbau des Lichtraumprofils und lediglich eine mögliche Zwischenlösung darstellt? Siehe Kapitel 1.2.1.5**

Ja.

- 6. Sehen Sie noch weitere Massnahmen, die die Zielerreichung verbessern könnten?**

Nebst innovativem Rollmaterial sind rechtzeitig qualitativ hochstehende und konkurrenzfähige Marktangebote bereit zu stellen.

- 7. Unterstützen Sie die vorgeschlagene Finanzierungslösung oder eher die Rückfallebene? Siehe Kapitel 1.2.2**

Der Ausbau dient vorrangig dem kombinierten Verkehr. Mit Entlastung der Strasse bzw. Verlagerung des Güterverkehrs rechtfertigt sich eine Mitfinanzierung nebst Mitteln der Bahninfrastruktur auch aus Mitteln des Strassenverkehrs. Der Ausbau zum 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse darf den künftigen Bahninfrastrukturfonds nicht zusätzlich belasten. Dies soll auch nicht indirekt über eine höhere Verschuldung des FinöV-Fonds geschehen. Es ist anzustreben, dass die Finanzierung aus Strassenmitteln gelöst wird; so wie dies bereits beim 4-Meter-Korridor am Lötschberg erfolgte.

- 8. Sehen Sie weitere im Bericht nicht berücksichtigte Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen dieser Finanzierungslösungen? Siehe Kapitel 1.2.2**

Je nach Finanzierungslösung dürfen beschlossene oder geplante Ausbaumassnahmen für Bahninfrastrukturen nicht vernachlässigt oder zurückgestellt werden.

- 9. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen eines 4-Meter-Korridors einverstanden? siehe Kapitel 3**

Ja.

10. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen? Siehe Kapitel 3

Ja. Die mit den Nachbarländern noch auszuhandelnden Vereinbarungen mit den dazu verbundenen finanziellen Risiken werden hier nicht erwähnt.

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen? Siehe Kapitel 2

Nein, die Mittel zum Ausbau des 4-Meter-Korridors sind zusätzlich in ZEB einzustellen.

12. Würde sich Ihre Einschätzung der Vorlage ändern, falls die Realisierung des 4-Meter-Korridors teurer oder die Inbetriebnahme sich verzögern würde?

Nein.

13. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nebst dem grossen Nutzen für den Güterverkehr ergeben sich auch Vorteile für Personenverkehrsleistungen (Regional- sowie Fernverkehr). Die Profilerweiterung ermöglicht den Einsatz von Doppelstockzügen und damit eine Kapazitätserweiterung im Personenverkehr. Nebst neu einsetzbarem Rollmaterial auf der Gotthardachse ist aber auch das Fahrplanangebot zu verbessern. Die vom Kanton Uri geforderte Anbindung an den neuen Gotthard Basistunnel (GBT) ist mit dem Halt von hochwertigen Zügen sicherzustellen. Dies ist in den Angebotsplanungen vollumfänglich zu berücksichtigen. Somit können auch im Personenverkehr wertvolle Verkehrsverlagerungen stattfinden.

Mit der Umsetzung eines durchgehenden 4-Meter-Korridors werden zusätzliche Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr geschaffen. Im Zulauf zum Gotthard (neuer Basistunnel wie auch Gotthard Bergstrecke) sind die Kapazitäten am Axen bereits stark ausgelastet. Diesem Umstand ist mit hoher Priorität Rechnung zu tragen und rechtzeitig flankierende Massnahmen einzuplanen. Auf keinen Fall darf eine Einschränkung oder Verdrängung des regionalen Personenverkehrs stattfinden. Dies bedarf einer nachhaltigen Angebotsplanung unter Berücksichtigung von hohen Qualitäts- und Quantitätsansprüchen aller Bahnbenutzer.

Die Anbindung Uri's erfolgt auch in Zukunft über die Zulaufstrecken und gilt in diesem Sinne als Hauptschlagader zu unseren Wirtschafts- und Lebensräumen. Die wirtschaftli-

che Entwicklung darf nicht durch mangelhaftes regionales oder nationales Angebot behindert werden. Mit der erfolgreichen Umsetzung der angezeigten Massnahmen wird den vom Urner Regierungsrat definierten Legislaturzielen im Regierungsprogramm Rechnung getragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie mit vorzüglicher Hochachtung.

Altdorf, 21. Dezember 2012



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor



Josef Dittli



Roman Balli