



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
Direktor Dr. Max Friedli
3003 Bern

Bahn 2030; Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens bei den Kantonen

Sehr geehrte Herr Direktor Friedli
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. März 2010 haben Sie und die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) ihre Vorstellungen zum übernächsten Ausbauschritt der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (Bahn 2030) präsentiert und die Kantone eingeladen, dazu Stellung zu nehmen. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir bestens. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

Wir nehmen nachfolgend Stellung zu einer Folienpräsentation "Stand der Bearbeitung Bahn 2030". Die entsprechenden Inhalte wurden mündlich erläutern. Es ist selbstredend, dass dies als Bezugsbasis für eine Stellungnahme absolut ungenügend ist und der Bedeutung des Geschäfts in keiner Weise genügt.

Vorab verweisen wir auf die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz, welche Ihnen im Oktober 2009 zur Kenntnis gebracht wurde. Wir sehen die drei Forderungen (Zimmerberg II, Zentralbahnhof Luzern, neuer Axentunnel) nach wie vor als integrales Paket der Zentralschweiz und halten an diesen drei Schlüsselprojekten nach wie vor mit Nachdruck fest.

Unsere nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich auf die Frage des Axentunnels. Diesem Infrastrukturelement kommt für den Kanton Uri und den Kanton Schwyz, aber auch für die Gotthardachse und damit für die ganze Schweiz eine zentrale Rolle zu und ist auch für die Nachbarländer verkehrspolitisch von grosser Bedeutung.

1. Ausgangslage Axentunnel

Aktuelle Situation

Zwischen dem Nordportal des Gotthard-Basistunnels (GBT) und Arth-Goldau soll - gemäss den Vorstellungen des BAV im Rahmen von Bahn 2030 - auch nach der Eröffnung des GBT im Jahr 2017 der gesamte schienengebundene Verkehr auf der bestehenden zweispurigen Bahnstrecke geführt werden.

Im Bereich Axen verläuft die eine Spur entlang dem Vierwaldstättersee in Tunnels aus der Zeit des Baus der Gotthardbahn. Diese Tunnels sind notsaniert und müssen um 2030 erneut saniert werden. Die seeseitigen Tunnels verfügen lediglich über eine Eckhöhe von 3.80 Metern. Die andere Spur verläuft in einer später erstellten zweiten Röhre im Berginnern; sie wurde in den letzten Jahren gründlich saniert und auf 4.0 Meter Eckhöhe ausgebaut.

Die Eckhöhe wirkt vor allem im Güterverkehr beschränkend. Bei 3.80 Meter ist der Betrieb der "Rollenden Landstrasse" nur beschränkt möglich und es kann auch eine geringere Anzahl von Containertypen transportiert werden. Ohne ein Profil von 4.0 Meter Eckhöhe wird auch der Einsatz von Doppelstockzügen im Personenverkehr nicht möglich sein.

Im Rahmen des Ausbaus des Bahnnetzes gemäss dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) wird die Zugfolge auf der Gotthardachse verdichtet, so dass pro Stunde ein zusätzliches Trasse zur Verfügung steht. Es ist geplant, dass nach der Eröffnung des GBT und des Ceneri-Basistunnels (CBT) pro Stunde maximal sechs Trassen für Güterzüge zur Verfügung stehen. Im heutigen Verkehr werden weniger als die sechs Trassen für die Bewältigung des Güterverkehrs benötigt.

Das heutige Personenfern- und Personenregionalverkehrsangebot soll weitgehend der künftigen Nachfrage entsprechen. Wir vermissen unsererseits die in der Angebotsplanung Inner-schweiz vorgesehenen direkten Regioexpress-Angebote Richtung Zug-Zürich und zurück während den Hauptverkehrszeiten.

Sachpläne des Bundes

Auf Bundesebene löst der Sachplan Verkehr den Sachplan Alptransit ab. Im Sachplan Verkehr ist der Axentunnel mit Anschlussvarianten im Raum Flüelen-Altendorf sowie das Konzept "Felderboden" im Talkessel Schwyz und die Fortsetzung durch den Urnibergtunnel enthalten.

Im bestehenden Sachplan Verkehr wird ausdrücklich festgestellt, dass im Raum Zentralschweiz auf den Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel Engpässe bestehen.

Im Entwurf zur Anhörung der Objektblätter zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 30. November 2009 wird im Objektblatt 7.1 Rigi ausdrücklich festgehalten,

"dass das bestehende Seegleis beim Axen für einen Zeithorizont bis 2030 saniert ist. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung des Axen-Seegeleises unter Betrieb nicht mehr möglich. Es muss ein neuer Axentunnel gebaut werden. Das Objektblatt 7.2 Axen/Uri hält fest, dass mit einem 12 km langen Axentunnel die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden kann. Dabei sei zu beachten, dass das Geleis entlang des Sees voraussichtlich nach 2030 nicht mehr weiter saniert werden kann."

Angebotsplanung Zug, Schwyz und Uri

Im Rahmen der mittel- bis langfristigen Angebotsplanung haben die SBB mit den Kantonen Zug, Schwyz und Uri die Entwicklung des Angebotes im Regionalverkehr für die Zeit nach der Eröffnung des GBT und CBT sowie unter der Berücksichtigung des Tiefbahnhofes Luzern festgelegt. Dazu wurde die Nachfrageentwicklung auf der Basis der im Perimeter vorgesehenen Siedlungsentwicklung zu Grunde gelegt. Aus dem Konzept geht hervor, dass die Nachfrage mit einem gegenüber heute verbesserten Angebot realisiert werden kann - dies unter Berücksichtigung eines zusätzlichen Personenfernverkehrsangebotes sowie des auf sechs Trassen beschränkten Güterverkehrs pro Stunde. Dazu sind der Zimmerbergtunnel und Ausbauten entlang der Linie Zug - Arth-Goldau erforderlich. Ein neuer Axentunnel ist unter der Voraussetzung, dass am Axen immer zwei Gleise zur Verfügung stehen nach Ansicht der SBB nicht erforderlich (Normalfall, ohne Sanierungsperioden). Sollte jedoch nach Eröffnung der Flachbahn am Gotthard und einer ernsthaften Umsetzung des Verlagerungsziels der Bedarf an Gütertrassen sechs pro Stunde überschreiten, wird die heutige Kapazität aller Voraussicht nach nicht mehr reichen.

Risiken bezüglich der Prognose des Güterverkehrs

Die Nachfrage nach Personenverkehr kann auf der Basis der Siedlungsentwicklung Bevölkerungswachstums- und Verkehrsmodellen relativ gut eingeschätzt werden. Die Einschätzung des Güterverkehrsaufkommens ist bedeutend schwieriger und mit grossen Unsicherheiten verbunden. Die schnellere und mit schwereren und längeren Zügen befahrbare Flachbahn durch den Gotthard hat auf die Organisation der Logistik Auswirkungen. Welche Auswirkungen diese auf die Trassennachfrage im Güterverkehr haben wird, ist ebenfalls schwer abschätzbar. Offenbar gibt es noch kaum aussagekräftige, wissenschaftlich abgestützte Modelle zur Entwicklung der Güterlogistik in Europa und deren Auswirkungen auf den schienengebundenen Transitgüterverkehr durch die Schweiz. Der Schlussbericht "Alpenquerender Verkehr 2020" vom RapTrans und ProgTrans im Auftrag des Gotthardkomitees zeigt unzweifelhaft auf, dass auch bei eingeschränktem Wirtschaftswachstum die Kapazitäten im Alpen transit auf der Schiene in absehbarer Zeit knapp werden. Bleibt die Gesamtkapazität der Gotthardlinie beschränkt, wird in der Zukunft die Trassenvergabe politik (Personenfernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr) von grosser Bedeutung sein.

Verlagerungsziel / Alpentransitverkehr

Die Umsetzung des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung wird auf den Zeitpunkt nach der Eröffnung der Flachbahn verzögert; die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen muss gemäss Verkehrsverlagerungsgesetz auf 0,65 Mio. reduziert werden. Im Jahr 2008 haben 1'275'000 Lastwagen, Lastenzüge und Sattelschlepper die Alpen gequert (davon 973'000 auf der Gotthardachse) [Quelle: Verlagerungsbericht 2009]. Die Umsetzung des Verlagerungszieles in Bezug auf die konkreten Verlagerungseffekte ist ebenfalls schwer abzuschätzen. Um das Verlagerungsziel wirklich durchzusetzen, hat sich die Erkenntnis erhärtet, dass das Instrument der Alpentransitbörse erforderlich ist. Klar ist, dass mit der Einführung der Alpentransitbörse die Güter vermehrt auf die Schiene gelenkt werden. Ob die Aussagen des BAV und der SBB, dass das Verlagerungsziel mit den verfügbaren sechs Trassen pro Stunde und Richtung umsetzbar sei, ist mehr als fraglich.

Eisenbahnpolitik der EU

In der EU wird der Eisenbahnverkehr weiter liberalisiert. Die Schweiz ist über das Landverkehrsabkommen verpflichtet, diese Liberalisierung nachzuvollziehen. Der Vollzug des entsprechenden EU-Rechtes ist in einigen Mitgliedstaaten und auch in der Schweiz in Verzug. Zurzeit wird innerhalb der EU eine weitere Liberalisierung diskutiert. Dabei soll auch das Prinzip der Trassenvergabe bei Engpässen geregelt werden. Zurzeit ist dieses Thema durch

unterschiedliche Interessenlagen in den Mitgliedstaaten blockiert. Es gibt bedeutende Interessen, dem Güterverkehr den Vorrang gegenüber dem Personenverkehr einzuräumen. Länder mit Mischverkehrssystemen opponieren jedoch dagegen. Denkbar ist ein Kompromiss, der nach bedeutenden Achsen unterschiedliche Vergabeprioritäten vorsieht. Der Korridor 24 (Rotterdam-Genua) ist im europäischen Kontext primär eine Güterverkehrsachse. Somit ist das Risiko virulent, dass die EU auf dieser Achse den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr priorisieren möchte.

Aufgrund des geplanten Ausbaus des Hafens von Rotterdam sowie der Entwicklung der Industrie im Korridor 24 wird allgemein mit einer Verdoppelung der Frachtmenge bis 2025 gerechnet (Prognose der Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung Rotterdam-Genua [EWIV]). Heute werden am Grenzübergang in Basel knapp 42'000 Frachtzüge pro Jahr gezählt (Grenzübertritte in beide Richtungen kumuliert). Nach der Prognose der EWIV würde sich also der grenzüberschreitende Güterverkehr auf rund 80'000 bis 90'000 Züge bis 2025 erhöhen. Zu diesem Zeitpunkt stehen nach den heute absehbaren Entwicklungen und Planungen drei Gütertrassen am Lötschberg und sechs Gütertrassen am Gotthard pro Stunde und Richtung zur Verfügung. Trifft diese Prognose ein, so würde bei 250 Güterverkehrstagen pro Jahr diese Trassenzahl zu rund 80 Prozent ausgelastet. Die Wahrscheinlichkeit, dass 2030 die heute geplanten Gütertrassen am Gotthard und am Lötschberg weitgehend ausgelastet sind, ist unter den heute bekannten Rahmenbedingungen gemäss dieser Einschätzung hoch. Zu beachten ist zudem, dass bei dieser Betrachtung der Frachtverkehr aus der Schweiz Richtung Süden sowie Zusatzverkehre aus der Verlagerungspolitik nicht miteingerechnet sind.

2. Strategieoptionen

2.1 Verzicht auf einen Ausbau am Axen

Gemäss der ersten Konzeption von Bahn 2030 ist am Axen die Realisierung eines neuen Tunnels nicht vorgesehen. Hingegen wird als Ziel für die Gotthardachse die durchgängige Realisierung von 4.0 Meter Eckhöhe angegeben. Ein präzisierendes Schreiben des BAV vom 8. April 2010 bestätigt diese Sichtweise: Nachdem das mittel- und langfristig erarbeitete Angebot im Rahmen der Angebotsplanung Innerschweiz ohne Axentunnel realisierbar sei, sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis für einen neuen zweiröhrigen Axentunnel mit Investitionskosten von Fr. 2,5 Mrd. nicht gegeben.

Der Sanierungsbedarf des Seegleises ab 2030 sei allerdings unbestritten, wird im Schreiben weiter ausgeführt. Allenfalls bedinge dieser Schritt einen Neubau. Diese Finanzierung soll

jedoch über den Substanzerhalt ausserhalb des Finanzierungsrahmens von Bahn 2030 gesucht werden. Die mit dem Projekt Bahn 2030 angestrebte durchgängige Eckhöhe von 4.0 Metern am Gotthard soll am Axen über die Sanierung des Seegleises erreicht werden.

Zu beachten ist, dass zurzeit parallel zu Bahn 2030 die künftige Finanzierung des Unterhaltes der Bahninfrastruktur diskutiert wird. Im Vordergrund steht dabei die Integration der Finanzierung in den FinöV-Mechanismus, mit dem auch die Investitionen im Rahmen von Bahn 2030 finanziert werden sollen. Die Finanzierung eines neuen Axentunnels über die Substanzerhaltung würde in diesem Fall zwar nicht im Rahmen von Bahn 2030, aber über denselben Finanzierungsmechanismus erfolgen.

Absehbare Folgen für das Angebot

Das im Rahmen der Angebotsplanung Innerschweiz erarbeitete mittel- bis langfristige, nachfrageorientierte Angebot im Personenverkehr kann nach heutigen Erkenntnissen der SBB auch ohne einen neuen Axentunnel gefahren werden, sofern immer zwei Gleise am Axen zur Verfügung stehen. Diese Aussage beinhaltet eine Begrenzung des Güterverkehrs auf sechs Trassen pro Stunde und Richtung. Diese Perspektive ist mit folgenden Risiken verbunden:

- Nachfrage nach Güterverkehrstrassen: Die Nachfrage nach Güterverkehrstrassen ist schwierig prognostizierbar. Wie die europäische Logistikbranche auf das Angebot der Flachbahn, die Einführung auf die Alpen transitbörse sowie einen allenfalls bis 2030 ebenfalls verfügbarer Brennerbasistunnel reagieren wird, ist schwer voraussehbar. Sollte an der Gotthardachse durchgängig die Eckhöhe von 4.0 Metern realisiert werden, ist zusätzlich mit einer Rückverlagerung von Güterverkehr ab der Lötschbergachse zu rechnen. Es ist also somit ungewiss, ob die sechs vorgesehenen Güterverkehrstrassen pro Stunde reichen, um der Nachfrage gerecht zu werden.
- Trassenvergabepolitik: Sollte die EU für die Achse Rotterdam-Genua bei der Trassenvergabe die Priorisierung des Güterverkehrs durchsetzen und die Nachfrage grösser als sechs Trassen pro Stunde sein, ist mit einer für uns inakzeptablen Verdrängung des Personenregionalverkehrs am Axen zu rechnen.
- Betriebskonzept GBT: Um die Kapazität des GBT bestmöglich auszunutzen, wird eine Bündelung der Gütertrassen angestrebt. Die Bündelung soll in Rotkreuz erfolgen. Der Fahrplan des Personenverkehrs zwischen Rotkreuz und dem GBT muss es zulassen, dass zweimal ein Fenster für drei sich unmittelbar folgende Güterzüge zur Verfügung steht. Damit wird die Fahrplanflexibilität im Personenverkehr eingeschränkt und die Verspätungsanfälligkeit erhöht.

- Streckenunterbrüche: Das Risiko von Streckenunterbrüchen durch Naturgefahren ist am Axen bedeutend. Ebenso können betriebliche Unterbrüche wegen Pannen und Unterhaltsmassnahmen die Kapazitäten unmittelbar und massiv einschränken.
- Dorfdurchfahrten: Die Gemeinden Ingenbohl-Brunnen, Sisikon und Flüelen können von der Belastungen ihres Siedlungsgebiets mit zusätzlichem Güterverkehr nicht entlastet werden. Die Siedlungstrennwirkung durch Lärmschutzmassnahmen sowie die besonderen Risiken von Gefahrgütertransporten in den Siedlungsbereichen bleibt bestehen.

Die Ausführungen zeigen, dass nach der Realisierung der Flachbahn und bei einer kontinuierlichen Nachfrage nach sechs Güterverkehrstrassen die Kapazität wahrscheinlich schon bald bis an die Grenzen genutzt wird und die Risiken für den Betrieb und ein zuverlässiges Angebots für den Personenregionalverkehrs erheblich sind. Die Region wird weiter belastet und kann kaum einen Nutzen aus der NEAT ziehen, sie wird im Gegenteil primär mit Immissionen und Risiken belastet. Die konsequente Verkehrsverlagerung ist ebenso gefährdet.

2.2 Optimierter Ausbau der Kapazität am Axen

Ein neuer Axentunnel ist nicht Bestandteil des Programms Bahn 2030 - das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei bei Investitionskosten von Fr. 2,5 Mrd. ungünstig, da das Bahn 2030 unterlegte Angebot ohne ein neuer Axentunnel realisierbar sein soll. Allerdings bewegt sich dabei - wie oben dargelegt - die Strecke Arth-Goldau bis zum Gotthard-Basistunnel an der Kapazitätsgrenze und die Entwicklung des Güterverkehrs ist für den Zeithorizont Bahn 2030 mit erheblichen Risiken (Betriebsunterbrüche) verbunden.

Der Bau eines neuen Tunnels ist frühestens 2030 im Rahmen der Substanzerhaltung und als Ersatz für das am See entlang führende Gleis gedacht. Gleichzeitig würde damit das Profil auf 4.0 Meter Eckhöhe angepasst. Gemäss Aussagen der SBB steht ein eingleisiger Ersatztunnel entlang dem bergseitigen Gleise im Vordergrund. Ein eigentliches Sanierungskonzept liegt zurzeit jedoch nicht vor.

Vorprojekt Axentunnel gemäss Konzept NEAT

Das zurzeit in Erarbeitung befindende Vorprojekt für den Axentunnel (BAV, ATG, SBB) berücksichtigt die Verkehrsbündelung zwischen Nationalstrasse und NEAT-Zulaufstrecke im Felderboden. Der Axentunnel wird über eine Spange im Felderboden an das heutige Trasse zwischen Brunnen und Schwyz angeschlossen. Im Kanton Uri stehen noch zwei Portalvarianten zur Diskussion (Hafnerried und Reider). Ein Axentunnel ohne die Umfahrung Flüelen soll mutmasslich Investitionskosten von Fr. 2,5 Mrd. verursachen. Dieser wird gemäss

den heutigen Sicherheitsstandards für Mischverkehrstunnel mit zwei einspurigen Röhren und den entsprechenden Fluchtmöglichkeiten dimensioniert.

Kostenoptimierte Lösung

Für eine kostenoptimierte Lösung scheinen zwei Ansätze möglich: Erstens die Standards werden so angepasst, dass ein einröhriger, zweigleisiger Mischverkehrstunnel auf der Linie des Vorprojektes realisiert werden kann oder zweitens das Seegleis wird saniert und die heutige Linienführung mit einem zusätzlichen eingleisigen Tunnel ergänzt.

Der zweite Lösungsansatz führt zu beträchtlichen "Ohnehin-Kosten". Zudem ist diese Variante kaum ohne massive Betriebseinschränkungen realisierbar. Fraglich ist auch die Machbarkeit eines weiteren Tunnels parallel zum heutigen Berggleis angesichts des bewilligten Kalksteinabbaus mittels einer Kaverne und den bis zu diesem Zeitpunkt realisierten zusätzlichen Strassentunnels. Die Umsetzung eines solchen Konzeptes würde zudem den langfristig angelegten und bereits teilweise in Richtplänen verankerten Raumkonzepten im Talkessel Schwyz und in der Urner Reusebene nicht Rechnung tragen.

Somit verbleibt der erste Ansatz als einziger relevanter Ansatz. Es ist zu prüfen, unter welchen Umständen und in welcher Form die Standards reduziert werden können, so dass am Axen ein Tunnel vergleichbar mit dem Grauholztunnel realisiert werden kann. Der Bau eines einröhrigen zweispurigen Axentunnels könnte wesentlich günstiger als der anvisierte zwei-röhrige Axentunnel (Fr. 2,5 Mrd.) gebaut werden. In Analogie zu den entsprechenden Abklärungen für den Ceneritunnel kann von einer Einsparung von rund Fr. 700 Mio. ausgegangen werden. Wird gleichzeitig auf eine Sanierung des Seegleises verzichtet, könnten weitere - ansonsten erforderliche - Aufwendungen von rund Fr. 800 Mio. eingespart werden (Sanierungskosten und Kosten des Kapazitätsverlustes während der Sanierung). Mit einem Aufwand von rund einer Milliarde Franken könnte eine zukunftsweisende und für den weiteren Ausbau der Zulaufstrecken kompatible Lösung realisiert werden. Aus einer solchen Perspektive müsste sich ein günstiger Kosten-Nutzen-Wert ergeben.

Im Zusammenhang mit allfälligen Vorbehalten gegenüber einer Standardanpassung (eine Röhre für Mischverkehr) gilt es zu bedenken, dass im Strassenverkehr problemlos 1000 LKW-Begegnungen pro Tag im Gegenverkehr toleriert werden. Im Schienenverkehr liegen diese Toleranzen unverhältnismässig tiefer. Zudem ist die Standardanpassung auch auf der Basis eines konkreten Betriebskonzeptes (neuer einröhrig-zweigleisiger Axentunnel, Weiterbetrieb des heutigen Berggleises, Stilllegung des heutigen Seegleises) zu prüfen. Indem der Regionalverkehr und Interregiozüge ausschliesslich auf dem Berggleis über Sisikon und Flü-

elen geführt würden, verblieben im neuen Tunnel die Güter- und schnellen Personenfernverkehrszüge. Damit werden die Begegnungsfälle Güter- und Personenverkehr massiv reduziert, so dass eine Standardanpassung ernsthaft in Erwägung gezogen werden sollte.

3. Fazit

- a) Ein neuer NEAT-Axentunnel ist im Konzept Bahn 2030 unverständlicherweise nicht vorgesehen - dieser Umstand wird damit begründet, dass das notwendige Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gegeben sei.
- b) Es ist unbestritten, dass um 2030 das Seegeleis am Axen erneut saniert werden muss, dies unter Betrieb jedoch nicht mehr möglich ist und deshalb der Bau eines neuen Tunnels erforderlich ist. Nach Ansicht des BAV und der SBB soll dieser neue Ersatztunnel (3. Geleis) über die Mittel der Substanzerhaltung finanziert werden und parallel zum heutigen Berggeleise erstellt werden. Ein eigentliches Sanierungskonzept liegt jedoch (noch) nicht vor.
- c) Es wird offensichtlich, dass der Axen "ein Problem" ist. Für dieses Problem haben die SBB und das BAV zurzeit aber kein klares Lösungskonzept.
- d) Die vom BAV vorgeschlagene "Lösung" im Axen (Sanierung des Seegeleises; Ausbau auf 4.0 Meter Eckhöhe) ist eine inakzeptable Abkehr von einer leistungsfähigen Flachbahn auf der Gotthardachse. Sie verunmöglicht die Gewährleistung einer hinreichenden Schienenkapazität zur nachhaltigen Entlastung der Strasse (Verkehrsverlagerung).

An der Behördendelegation UR/SZ vom 23. April 2010 wurde die Problematik im Sinne der bisher gemachten Ausführungen mit dem BAV und SBB vertieft. Die beiden grundsätzlichen Schlussfolgerungen aus dem vorstehenden Fazit wurden bestätigt. Ebenso wurde bestätigt, dass es - trotz Erkennung des Problems - kein eigentliches Konzept für die Sanierung des Seegeleises gibt. Darüber hinaus wurde bestätigt, dass in der Kosten-Nutzen-Analyse die "Ohnehin-Aufwendungen" für die Sanierung des Seegeleises nicht in Abzug gebracht wurden.

4. Anträge

Basierend auf den dargelegten Überlegungen stellt der Kanton Uri folgende Anträge:

1. Der Kanton Uri fordert - zusammen mit dem Kanton Schwyz und mit den Zentralschweizer Kantonen - nach wie vor den Bau eines neuen NEAT-Axentunnels. Ob der Axentunnel als

Objekt von Bahn 2030 oder als Objekt der Substanzerhaltung realisiert wird, ist vorerst zweitrangig und kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

2. Der Kanton Uri verlangt ein machbares Konzept für die Sanierung des Seegeleises am Axen bei einem Verzicht auf den Bau eines NEAT-Axentunnels. Die Kosten für eine solche Lösung sind mit den Kosten für den Bau eines NEAT-Axentunnels und der Stilllegung des Seegeleises in Beziehung zu setzen (effektive Netto-Mehrkosten). Der Netto-Mehraufwand für einen neuen Axentunnel ist erneut einer Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.
3. Die Kosten-Nutzen-Analyse muss ferner berücksichtigen, dass die Kantone Schwyz und Uri bereit waren, gestützt auf den entsprechenden Sachplan im Talkessel Schwyz und der Urner Reusebene namhafte Landflächen für das Ausbauprojekt zu reservieren. Bei einem Verzicht auf einen NEAT-Axentunnel kann diese Bereitschaft nicht mehr erwartet werden, da die Reservation ausgiebiger Landflächen auf unbestimmte Zeit sinnlos wäre. Damit würde aber auch eine mittel- bis langfristige Entflechtung von Personen- und Güterverkehr in diesem empfindlichen, engen Raum verunmöglicht.
4. Der Kanton Uri verlangt für "Bahn 2030" einen Finanzrahmen im Minimum von Fr. 21 Mrd. Zur Beschaffung der dazu notwendigen Mittel wird eine Infrastrukturabgabe der Bahnkunden, die Beanspruchung der für die Sanierung der IV erhobenen MWST-Prozente nach Ablauf deren Befristung sowie die Umwidmung eines Drittels des LSVA-Anteils (ohne Einschluss des Vorabanteils der Berggebiete und Randregionen!) der Kantone zu Gunsten der Finanzierung des FinöV-Fonds unterstützt. Weitere Quellen sind zu prüfen.
5. Schliesslich verlangt der Kanton Uri, dass die Prioritäten nach sachlichen Gründen gesetzt werden. Aus staatspolitischen Gründen wäre es nämlich fragwürdig, wenn ein Kanton mit der Vorfinanzierung eines Kredits die nationalen Prioritäten zu seinen Gunsten verschieben könnte.

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 28. Mai 2010



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

I. Baumann
Isidor Baumann

Der Kanzleidirektor

P. Huber
Dr. Peter Huber