



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr"); Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 31. März 2011 haben Sie uns Ihre Vorstellungen über die nächsten Ausbauschnitte der Bahninfrastruktur und die damit verbundenen Finanzierungslösungen aufgezeigt. Dafür danken wir Ihnen. Die Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZköV) hat namens der Zentralschweizer Kantone eine Stellungnahme verfasst. Wir unterstützen diese Stellungnahme; sie bildet einen ergänzenden Bestandteil unserer nachfolgenden Ausführungen.

Vorbemerkung

Wir begrüssen grundsätzlich den konzeptionellen Ansatz von FABI, mit den verfügbaren Mitteln ein möglichst kundengerechtes Angebot im Personenverkehr zu erzielen. Für den Güterverkehr sollen ausreichende und zuverlässige Kapazitäten zur Verfügung stehen, um die angestrebten Verlagerungsziele zu erreichen. Unser Hauptaugenmerk gilt dem regionalen Personenverkehr. Uri ist auf eine möglichst direkte Erschliessung und gute Erreichbarkeit angewiesen, um die Standort- und Wohnattraktivität zu halten bzw. zu verbessern.

Leider können wir aus den umfangreichen Unterlagen keinen spezifischen, regionalen Nutzen für den Kanton Uri erkennen. Auch im Perimeter der Zentralschweiz werden die Anliegen der Zentralschweizer Kantone kaum berücksichtigt. Die wichtigste Transitachse der Schweiz (Gotthard) wird vernachlässigt und erhält nur punktuell Unterstützung. Die Hauptstossrichtung gilt einseitig der Ost-Westachse im schweizerischen Mittelland. Die zentralen Anliegen Uri's mit den Zentralschweizer Kantonen Luzern, Zug, Nid- und Obwalden und Schwyz (Tiefbahnhof Luzern, Zimmerberg-Basistunnel II und ein neuer Axentunnel) werden in der Vorlage weder prioritär behandelt noch zeitlich hinreichend definiert.

Mit dem vorgesehenen 1. Ausbauschnitt inkl. ZEB (Ausbau bis 2025) sind im Personenverkehr am Gotthard zwei IC-Züge pro Stunde und Leistungssteigerungen im Güterverkehr vorgesehen. Der Kanton Uri erhält dabei nur dann einen direkten Nutzen, wenn mindestens der nationale IC-Zug in Uri hält. Der Tiefbahnhof Luzern und ein neuer Axentunnel sind "nur" mit der Dringlichkeitsstufe 2 definiert und würden somit auf die Zeit nach 2040 verschoben! Am Axen besteht aber dringender Handlungsbedarf, da der seeseitige Tunnel der heutigen Stammlinie bis 2030 ersetzt oder saniert werden muss. Eine Sanierung des Seetunnels mit der notwendigen Profilanpassung ist aber nach Inbetriebnahme des GBT mit dem dann zu planenden Verkehr nicht mehr möglich. Eine zukunftssträchtige Lösung im Bereich Axen ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb des Gotthard-Basistunnels, insbesondere auch für die Umsetzung des Verfassungsauftrags zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Das bedeutet, dass eine Neubaustrecke am Axen bis 2030 zwingend zu realisieren ist. Nur so können die notwendigen Kapazitäten für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs bereitgestellt werden. Nicht nur aufgrund der Bedeutung des Nord-Süd-Korridors, sondern auch aus regionalpolitischen Gründen wäre es nicht statthaft, diese Aspekte zu vernachlässigen.

Wir machen zum wiederholten Mal auf die Bedeutung beider Gotthardlinien (Basis- und Stammlinie) aufmerksam; einerseits die neue Basislinie (NEAT/Gotthard-Basistunnel) im internationalen, nationalen und regionalen Interesse, andererseits die alte Stammlinie mit dem Scheiteltunnel als wichtige Grunderschliessung für den zentralen Alpenraum (mit der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn). Der Ausbau der vom internationalen Gütertransitverkehr auf der Strasse besonders belasteten Achse am Gotthard muss weiterverfolgt werden, damit die nötigen Kapazitäten zur Erreichung des Verlagerungsziels und des weiteren prognostizierten Gütergesamtwachsts konsequent und raschestmöglich zur Verfügung stehen. Dabei darf der regionale Personenverkehr weder verdrängt noch eingeschränkt werden. Für die Bahnprojekte auf den Zubringerstrecken besteht somit kurzfristig unbestrittener Handlungsbedarf.

Es ist angezeigt, dass die Vorlage in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen weiter zu überarbeiten ist. Dementsprechend fordern wir – in Übereinstimmung mit der KöV –, dass die Kantone nicht nur als blosse Mitfinanzierungspartner einbezogen werden.

Zum Fragenkatalog

Allgemeines

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Es ist dringend notwendig, dass zukünftige Ausbauschritte rechtzeitig mit den notwendigen Bahninfrastrukturen geplant und vor allem finanziell gesichert werden können. Nur so kann der öffentliche Verkehr die nächsten notwendigen Quantensprünge vollziehen. Dazu ist aber auch der Unterhalt des bestehenden Netzes ein zentrales Thema, welches mit der Vorlage angegangen werden muss. Wir sind also grundsätzlich mit der Vorlage einverstanden. Wir sehen aber Korrekturbedarf in verschiedenen Punkten, die bei den folgenden Fragen erläutert werden.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der öV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?

Ja. Wir begrüssen es, dass der Initiative ein Gegenentwurf gegenübergestellt wird. Denkbar wäre auch, einen indirekten Gegenentwurf – d. h. nur auf Gesetzesstufe – zu verfassen. Dagegen sprechen aber verschiedene Überlegungen: Mit einer Verfassungsbestimmung wird die nötige Kontinuität betreffend Finanzierungsquellen geschaffen. Zudem waren die bisherigen Einlagen in den FinöV-Fonds zeitlich begrenzt. Für eine Weiterführung der strassenseitigen Querfinanzierung zugunsten des neuen Eisenbahninfrastrukturfonds ist eine Verfassungsnorm unabdingbar. Zudem erachten wir es als politisch richtig, dass sich das Schweizer Volk über dieses milliardenteure Vorhaben äussern kann.

c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen werden soll?

Ja. Mit der Schaffung eines einzigen Bahninfrastrukturfonds können die Finanzierungsströme vereinfacht und eine tragfähige, langfristig wirkende Grundlage zur Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastrukturen geschaffen werden.

- d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?**

Ja, die Integration einer ersten Tranche von konkreten baulichen Massnahmen in FABI trägt wesentlich zur Transparenz der Vorlage bei. Wir erachten jedoch die für die erste Tranche vorgesehenen Mittel als unterdotiert.

- e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?**

Ja, insbesondere die Anpassung des Trassenpreissystems im Sinne einer Nutzerfinanzierung ist nachvollziehbar und zielführend.

Fragen zur Finanzierung

- 2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?**

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?**

Ja. Die Abwicklung aller finanzieller Ausgaben über den Fonds schafft einerseits die notwendige Gesamtsicht über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Sie schafft andererseits aber auch Mittelkonkurrenz zwischen Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur. Das Parlament behält damit aber auch die Möglichkeit zur Prioritätensetzung durch die jährliche Genehmigung der Entnahmen aus dem Fonds gemäss Artikel 4 BIFG, durch die Genehmigung der Ausbauschnitte sowie des Zahlungsrahmens und der Verpflichtungskredite. Unter dieser Prämisse können wir der Schaffung eines einzigen Bahninfrastrukturfonds zustimmen.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist? Falls nicht, welche Befristung schlagen Sie vor?**

Ja, ein allfälliger Wechsel zu einem Bahninfrastrukturfonds, der in Artikel 87a BV rechtlich verankert wird, macht nur Sinn, wenn er zeitlich unbefristet Gültigkeit hat.

- 3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?**

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?**

Ja, wir sind damit einverstanden, dass die bisherigen Anteile aus der LSVA, der Mine-

ralölsteuer und der MWSt. auch weiterhin im gleichen Ausmass in den BIF fliessen. Diese Weiterführung ist zwar nicht ganz unproblematisch. Die Alimentierung des FinöV-Fonds durch Mittel der Strassenbenutzer konnte dadurch begründet werden, dass die Mittel der Verlagerungspolitik zugute kommen und dadurch zumindest indirekt auch der Strasse dienen. Wenn diese Mittel nun neu in den BIF fliessen, besteht diese Querbeziehung nicht mehr, sondern der Strassenverkehr hilft mit, alle möglichen ö.V.-Projekte mitzufinanzieren. Angesichts der finanziellen Engpässe des ö.V. erachten wir aber die Weiterführung der Alimentierung als "zumutbar".

b) Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?

Grundsätzlich ja! Aber wir erwarten eine höhere Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Wachstumsvorgaben gemäss Aufgabenüberprüfung des Bundes sind für den Verkehr zu tief angesetzt und vermögen dem Mobilitätswachstum nicht gerecht zu werden.

c) Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?

Nein. Die Anpassung der Trassenpreise ist sachlich nachvollziehbar. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Bahnverkehrsleistungen konkurrenzfähig bleiben. Dazu fehlen uns begleitende Massnahmen.

Nicht unterstützen können wir die Pauschalierung der Fahrkostenabzüge. Damit wird die Standortattraktivität von Randregionen geschmälert, ohne dass daraus ein direkter Nutzen resultiert. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass nicht alle Randregionen ö.V.-mässig erschlossen sind und die entsprechend Betroffenen dieser Regionen zweimal zur Kasse gebeten würden.

Ebenfalls ablehnend stehen wir zu den vorgeschlagenen Kantonsbeiträgen. Bereits durch die vorgesehene Erhöhung der Trassenpreise – die wir befürworten – entstehen zusätzliche Belastungen für die Kantone (Bestellung Regionalverkehrsleistungen).

d) Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?

Wie bei Frage 3 b) ausgeführt sehen wir ein höheres, NFA-konformes Engagement des Bundes. Zudem erwarten wir, dass auch die Transportunternehmungen selber durch Ef-

fizienzsteigerungsmassnahmen einen Beitrag zur Kostenreduktion bzw. zur Kostendeckung leisten.

4) Auswirkungen auf die Kantone?

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus dem neuen BIF auch Ausbauprojekte, die primär dem Agglomerationsverkehr dienen, voll via BIF bezahlt werden sollen, wissend, dass dies so zu einer indirekten Entlastung der Kantone beiträgt?**

Nein. Für den Agglomerationsverkehr ist bereits ein Infrastrukturfonds vorgesehen.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einen Beitrag von rund 300 Millionen Franken pro Jahr an den BIF leisten?**

Nein, wir lehnen diesen Vorschlag entschieden ab.

- c) Falls Sie damit nicht einverstanden sind: sollten die Kantone gar keinen, einen tieferen oder einen höheren Beitrag leisten?**

Die Kantone sollen gar keinen Beitrag an den BIF leisten. Die Kantone müssen bereits für den Regionalverkehr erhebliche Aufwendungen aufbringen. Zudem wurden die Aufgabenteilung und die Finanzströme erst vor kurzem mit der NFA neu geregelt. Eine zusätzliche Beteiligung der Kantone an der Bahninfrastruktur hat Auswirkungen auf die NFA-Globalbilanz und stellt die NFA-Grundsätze in Frage.

- d) Sind Sie damit einverstanden, dass der Beitrag der Kantone nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird?**

Diese Frage erübrigt sich aufgrund unserer ablehnenden Haltung.

- e) Welcher Schlüssel wird aus Ihrer Sicht dem bei den Kantonen anfallenden Nutzen am ehesten gerecht?**

Diese Frage erübrigt sich aufgrund unserer ablehnenden Haltung.

- f) Sind Sie damit einverstanden, dass sich die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs auf die direkte Bundessteuer beschränkt?**

Wir lehnen die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs ab (vgl. Antwort zu Frage 3c).

- g) Soll die Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen – mit Ausnahme der Infrastruktur nationaler Bedeutung – weiterhin gemeinsam durch Bund und Kantone finanziert werden (heutige Rege-**

lung / FABI-Regelung) oder sollte diese – mit dem entsprechenden finanziellen Ausgleich durch die Kantone – neu gänzlich über den BIF laufen?

Bund und Kantone finanzieren die Privatbahnen heute gemeinsam. Die Kantone beteiligen sich mit rund 300 Mio. Franken an den Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen. Für den Fall, dass der Bund die alleinige Finanzierung übernehmen würde, müssten die Kantone gemäss den Vorstellungen des Bundes die entsprechende Summe von rund 300 Mio. Franken – im Sinne eines Ausgleichs – zusätzlich in den BIF einlegen. Diesen Kompensationsmechanismus lehnen wir ab.

Seit Jahren wird von den Kantonen eine Harmonisierung und Neuregelung der Privatbahninfrastruktur (Bahnreform 2) gefordert. Diesbezüglich bietet die Vorlage die Chance, diese Fragestellung "mitzunehmen" und einer Lösung zuzuführen. Kantone wie der Kanton Uri mit einem erheblichen Anteil an Privatbahninfrastrukturen werden heute zusätzlich belastet. Um die Gleichstellung der SBB und der Privatbahnen, sowie die bisherigen Finanzierungsmechanismen zu vereinfachen, ersuchen wir darum, die seit Jahren geforderte und in Aussicht gestellte Harmonisierung umzusetzen.

So gewährleistet beispielsweise die Matterhorn Gotthard Bahn (zusammen mit der Rhätischen Bahn) die einzige, wintersichere West-Ost-Verbindung in den Alpen. Daraus kann abgeleitet werden, dass es sich dabei um eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung handelt und somit die Finanzierung über den BIF laufen sollte (keine Zweiteilung der Finanzierung).

5) Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen vorfinanzieren können?

Es darf nicht dazu kommen, dass Kantone durch die Vorfinanzierung von Projekten Fakten schaffen, die das strategische Entwicklungsprogramm in Frage stellen oder relativieren und den Bund in einen Zugzwang zur späteren Mitfinanzierung bringen. Zudem dürfen die Vor- und Mitfinanzierung nicht dazu führen, dass Infrastrukturprojekte nur noch in finanzstarken Kantonen durchgeführt werden, die eine entsprechende finanzielle Beteiligung aufbringen können. Zwingende Voraussetzung für Vor- und Mitfinanzierungen der Kantone muss in jedem Fall sein, dass die entsprechenden Projekte vorgängig vom Bund genehmigt wurden. Wir sind mit den Instrumenten der Vor- und Mitfinanzierung nur einverstanden, wenn damit klare Spielregeln verknüpft sind. Diese Regeln erscheinen

uns mit der derzeitigen Formulierung der Bedingungen in Artikel 58b EBG für Mitfinanzierungen gegeben und müssten sinngemäss für Vorfinanzierungen gelten.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die Kantone einzelne Projekte unter gewissen Bedingungen mitfinanzieren können?**

Siehe Antwort 5 a).

- c) Sind Sie mit den dargelegten Bedingungen einverstanden?**

Siehe Antwort 5 a).

Fragen zum Ausbau von Angebot und Infrastruktur der Bahn

- 6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?**

- a) Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten "Vervollständigung des Knotensystems", "höhere Frequenzen und Kapazitäten" und "höhere Geschwindigkeit" einverstanden?**

Grundsätzlich ja. Dabei sind aber auch die Zulaufstrecken in die Überlegungen einzubeziehen. Die Knoten sind auf die Funktionalität und Kapazitäten auch zwischen den Zentren angewiesen.

- b) Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte "Vervollständigung des Knotensystems" und "höhere Frequenzen und Kapazitäten" Vorrang haben vor einem Schwerpunkt "höhere Geschwindigkeit"?**

Ja.

- c) Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?**

Ja. Wir sind mit den Zielsetzungen für den Personen- und Fernverkehr gemäss Kapitel 1.5.1.3 weitgehend einverstanden. Ausdrücklich begrüssen wir die Zielsetzung, die Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusdestinationen zu verbessern. Die Erschliessung des Alpenraums ist nicht nur über die Haupttransitstrecken sicherzustellen, auch die Anbindung an die West-Ostachse (Chur - Brig/Visp) ist ein "Muss" und damit marktorientiert in den Angebotsplanungen vorzusehen.

7) Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?

Ja. Wir sind damit einverstanden, dass Bahn2030 durch STEP und einzelne, pragmatische Ausbauschritte abgelöst wird. Insbesondere begrüßen wir, dass in STEP auch die Privatbahnen und der Regionalverkehr berücksichtigt werden. Darüber hinaus unterstützen wir die Ergänzungen im Konzeptteil, wonach die Erschliessung "Alpenraum / Tourismus" mit möglichst direkten internationalen Verbindungen anzustreben ist. Auch sind hier die Kapazitätssteigerungen für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs explizit erwähnt. Allerdings vermissen wir die Umsetzung dieser strategischen Vorgaben bei den konkreten Umsetzungsvorhaben.

b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?

Ja. Der Ausbau des Halbstundentakts auf den Fernverkehrslinien steigert die Attraktivität des Personenverkehrs zusätzlich. Dies bedingt auch entsprechende Investitionen in den Regionalverkehr.

c) Sind Sie damit einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstunden-Takt realisiert werden soll (S-Bahn- und Fernverkehr)?

Ja, allerdings weisen wir darauf hin, dass ein durchgehender und flächendeckender Halbstundentakt mit einem entsprechend angepassten Angebot im Regionalverkehr Vorrang gegenüber dem Ausbau eines Viertelstundentakts im S-Bahnverkehr haben muss.

d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?

Ja. Die angestrebten Fahrzeitverkürzungen dürften aber nicht zulasten von Haltestellen gehen, welche für die Anbindung des Regionalverkehrs wichtig sind.

e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigeren Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz einverstanden?

Ja. Wir erachten es als wichtig, dass dem Schienengüterverkehr in der Fläche vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt wird. Dieses Anliegen wird aber in der Vernehmlassungsvorlage nur minimal aufgenommen.

f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?

Ja. Insbesondere, wenn die Nachfrage zu Kapazitätsengpässen führt. Die Erschliessung von Kundenpotenzialen ist vor allem in Randregionen und im Alpenraum von grosser wirtschaftlicher Bedeutung.

Die in der Vorlage einbezogenen Privatbahnen gehören zum eigentlichen Grundnetz und nehmen übergeordnete, nationale Aufgaben wahr. Für den Gotthardraum ist dabei insbesondere die inneralpine Verknüpfung der Nord-Südachse mit der West-Ostachse von zentraler Bedeutung. Im Sinne einer Grunderschliessung und Anbindung an die Region "San Gottardo" ist eine Verknüpfung unabdingbar. Mit den in der Vorlage vorgesehenen Investitionen (Matterhorn Gotthard Bahn 290 Mio. Franken) werden zusätzlich Abschreibungen ausgelöst, welche keine spezifische Erwähnung finden. Heute werden diese Zusatzkosten von den Bestellern (Bund und Kantone) über die Leistungsabgeltungen getragen. Um die konzeptionell postulierte, gute Anbindung des Alpenraums samt Verknüpfung der NS/OW-Achsen erreichen zu können, ist eine Verknüpfung – verbunden mit den dafür notwendigen Investitionen – im geplanten Kantonsbahnhof Altdorf mit hochwertigen Zügen notwendig.

g) Sind Sie damit einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Ausbausritten geplant und realisiert werden soll?

Ja. Dieses Vorgehen erscheint uns pragmatisch und entspricht den vorhandenen finanziellen Mitteln.

8) Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a) Sind Sie mit Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?

Mit dem Ausbauschritt 2025 sollen die dringendsten Engpässe beseitigt, die Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume verbessert, die Anbindungen der Städtenetze gesichert, die Produktionsbedingungen für den Binnengüterverkehr verbessert, der Alpenraum erschlossen und der Tourismus verbessert werden. Mit dieser umfassenden Zielsetzung und insbesondere den beiden letzten Punkten sind wir einverstanden.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschritts 2025 einverstanden?

Nur teilweise. Einerseits stellen wir zustimmend fest, dass Projekte der Privatbahnen, welche zur Erschliessung des Alpenraums und zur Verbesserung der touristischen Situ-

ation beitragen, einen hohen Stellenwert haben, andererseits weisen wir aber darauf hin, dass die SBB-Nord-Südachse gegenüber der SBB-West-Ostachse vernachlässigt wird und ein wirklich erkennbarer Nutzen für den Kanton Uri und die Zentralschweiz nicht ersichtlich ist.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?

Aus unserer Sicht fehlt ein neuer Axentunnel, der die dringend anstehende Sanierung der Stammlinie lösen und dazu beitragen könnte, die zu erwartenden Kapazitätsengpässe auf den Zulaufstrecken (Personen- und Güterverkehr) zu entschärfen. Ohne eine nachhaltige Lösung im Axen wird die Gewährleistung einer hinreichenden Schienenkapazität zur nachhaltigen Entlastung der Strasse (Verkehrsverlagerung) und zur optimalen Nutzung des Gotthard-Basistunnels verunmöglicht oder zumindest stark eingeschränkt. Im Personenverkehr ist ein Einsatz von Doppelstockzügen weder im Ausbauschnitt 2025 noch in ZEB vorgesehen.

Für den Güterverkehr besitzt die ursprünglich in Bahn 2030 geplante Realisierung des durchgängigen Korridors für verladene Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe (4-m Korridor) auf der Gotthardachse eine hohe Dringlichkeit. Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2011 soll nun dem Parlament eine alternative Realisierungslösung vorgeschlagen werden.

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschnitts 2025 einverstanden (3,5 Mrd. Franken)?

Nein, die Mittel für den Ausbauschnitt 2025 sind nicht ausreichend.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschnitt vorziehen, welcher wäre das? Und mit welchen zusätzlichen Mitteln sollte er finanziert werden?

Der Ausbauschnitt müsste um mindestens jene Mittel erhöht werden, welche eine nachhaltige, durch den Bund finanzierte Lösung im Bereich Axen (inkl. Umfahrung Flüelen) möglich macht.

9) Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Grundsätzlich ja. Wir sind allerdings der Auffassung, dass auch auf der Nord-Südachse Massnahmen – und zwar früher – notwendig sind (Kapazitätsengpässe am Axen). Die Lösung im Axen muss zeitlich vorgezogen werden (Dringlichkeitsstufe 1) und die Umfahrung Flüelen beinhalten.

Weitere Bemerkungen

10) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die gemeinsame Finanzierung der national bedeutsamen Privatbahnen – einerseits für Betrieb- und Substanzerhalt und andererseits für Erweiterungen (Ausbau) – durch Bund und Kantone soll gemäss Vorlage bestehen bleiben. Im Hinblick auf die Gleichstellung der SBB und der Privatbahnen fordern wir, dass die Finanzierung der Privatbahnnetze von nationaler Bedeutung vom Bund allein bestritten wird.

Die Erschliessung des zentralen Alpenraums (Verknüpfung Ost-West- mit der Nord-Süd-Achse) ist von nationaler Bedeutung. Diese Erschliessung wird einerseits durch die Matterhorn Gotthard Bahn (zusammen mit der Rhätischen Bahn), andererseits durch die SBB über die Gotthard-Bergstrecke sichergestellt. Um diese Funktion kundengerecht wahrnehmen zu können, ist der Gotthard-Bergstrecke, dem Kantonalbahnhof Altdorf und dem Bahnhof Andermatt hohe Priorität einzuräumen.

Zusammenfassend halten wir nochmals fest, dass wir mit der Vernehmlassungsvorlage als direktem Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" grundsätzlich einverstanden sind. Korrekturbedarf bei FABI orten wir insbesondere bei folgenden Punkten:

- Auf die Pauschalisierung des Pendlerabzugs ist zu verzichten.
- Eine finanzielle Beteiligung der Kantone ist abzulehnen, da sie eine Neuordnung der Finanzausgleichsströme bedingen würde.
- Der raschen (vorgezogenen) tragfähigen Lösung im Bereich Axen (inkl. Umfahrung Flüelen) ist zwingend Beachtung zu schenken, die entsprechende Umsetzungspriorität ist zu erhöhen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 8. Juli 2011



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Markus Züst

Roman Balli