



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

A-Post

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3000
Unser Zeichen: cb

Sarnen, 20. Dezember 2017

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2017 haben Sie den Regierungsrat eingeladen, zur Vernehmlassungsvorlage über den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass mehrere nationale und regionale Organisationen, in denen der Kanton Obwalden vertreten ist, zur Vernehmlassungsvorlage ausführlich und im Sinne des Kantons Obwalden Stellung nehmen. Deshalb verzichtet der Kanton Obwalden auf eine umfassende Meinungsäusserung und unterstützt sowohl die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 15. Dezember 2017 als auch die Stellungnahme der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) vom 27. November 2017.

Zu einigen weiteren Punkten der Vernehmlassungsvorlage nehmen wir aber detailliert Stellung, weil diese den Kanton Obwalden sehr spezifisch betreffen:

Infrastrukturmassnahmen für die Zentralbahn im Ausbauschritt 2030/35

Der Kanton Obwalden befürwortet die vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen für die Zentralbahn in der Vorlage über den Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) im Umfang von rund 26 Millionen Franken für zusätzliche Doppelspurabschnitte und eine Abstellanlage, weil diese Ausbauten für die positive Weiterentwicklung der Zentralbahn dringend notwendig und erforderlich sind.

Herausragende Bedeutung des Durchgangsbahnhofs Luzern

Im Ausbauschnitt 2030/35 kommt für die Kantone Obwalden und Nidwalden dem Projekt des Durchgangsbahnhofs Luzern eine herausragende Bedeutung zu. Der Kanton Obwalden hat schon mehrfach signalisiert, dass die rasche Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern für die positive Entwicklung der Standortattraktivität in der ganzen Region Luzern und für die Aufrechterhaltung einer guten Erreichbarkeit der Kantone Obwalden und Nidwalden von sehr hoher Wichtigkeit ist. Eine echte und gleichwertige Alternative zum Projekt Durchgangsbahnhof für den Bahnknoten Luzern existiert aufgrund des Variantenvergleichs nicht. Deshalb ist der Kanton Obwalden im Grundsatz bereit, sich an einer möglichen Form der vorgezogenen Finanzierung des Projekts Durchgangsbahnhof Luzern zu beteiligen.

Nachdem der Durchgangsbahnhof Luzern aus dem umfangreichen Variantenvergleich und den Expertenberichten des Kantons Luzern und dem vom Bund bei den SBB in Auftrag gegebenen Korridorrahmenplan Zentralschweiz als beste und einzig aufwärtskompatible Ausbauvariante für den Bahnknoten Luzern hervorgegangen ist, muss dieses Grossprojekt möglichst rasch vollständig projektiert und realisiert werden. Weil die vollumfängliche Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern innerhalb des gegebenen Finanzrahmens von 11,5 Milliarden Franken für den Ausbauschnitt 2035 nicht möglich ist, muss für die rasche Umsetzung des Durchgangsbahnhofs Luzern eine für die Kantone finanziell tragbare Form der vorgezogenen Finanzierung ermöglicht werden.

Der Kanton Obwalden begrüsst deshalb den Vorschlag des Bundesrates, in den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035 eine angepasste Form der Drittfinanzierung gemäss Art. 58b EBG aufzunehmen, auch wenn er eine Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG vorziehen würde. Damit der Kanton Obwalden einem dieser beiden Systeme einer vorgezogenen Finanzierung zustimmen kann, sind in der gleichen Vorlage ans Parlament für den Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035 die gesetzlichen Voraussetzungen für eine spätere Übernahme dieser durch die Kantone vorfinanzierten Investitionskosten durch den Bund zu schaffen. Eine vorgezogene Finanzierung kommt insbesondere nur dann in Frage, wenn die Rückerstattung der Investitionskosten durch den Bund auch zeitlich verbindlich sichergestellt werden kann. Das Eisenbahngesetz muss deshalb im Bereich des Art. 58b oder aber des Art. 58c EBG zwingend in diesem Sinne angepasst werden.

Aufnahme des Projekts Grimselbahn in den Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035

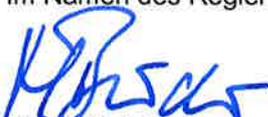
Die neue Grimselbahn hat eine hohe touristische Wertschöpfung. Wenn nämlich dereinst die Möglichkeit besteht, ab Luzern oder Obwalden mit dem öffentlichen Verkehr zeitgerecht und ohne viele Umsteigevorgänge bis nach Zermatt oder St. Moritz und umgekehrt zu reisen, erhöht diese neue Bahnverbindung einerseits die Anzahl der Fahrgäste, die den Kanton Obwalden bereisen, und andererseits auch die Attraktivität der Tourismusregion Obwalden.

Deshalb befürwortet der Kanton Obwalden grundsätzlich die Aufnahme von Finanzmitteln für die Realisierung der Grimselbahn im Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035. Dieses Neubauprojekt hat nämlich neben touristischen auch mehrere infrastrukturelle Vorteile, weil im projektierten Tunnel neben einer Bahnlinie auch eine unterirdische Hochspannungsleitung realisiert werden kann. Da die Netzgesellschaft Swissgrid die Erneuerung ihrer Hochspannungsleitung über die Grimsel im Jahr 2027 in Angriff nehmen will, sind die notwendigen Verfahren rechtzeitig und gegenseitig abzustimmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der in unserer Stellungnahme eingebrachten Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Maya Büchi-Kaiser
Landammann



Dr. Stefan Hossli
Landschreiber