

# Matthias Steinegger will in den Nationalrat

FDP | Eidgenössische Wahlen vom 20. Oktober

*Die FDP Uri will mit einem bekannten Namen in den Wahlkampf um den Urner Nationalratsitz steigen: Matthias Steinegger soll den Sitz in der grossen Kammer für die FDP zurückholen.*

Am 20. Oktober wird im Kanton Uri gewählt. Es gilt dann, die drei Sitze des Kantons im eidgenössischen Parlament zu vergeben. Im Rennen um den Nationalratsitz will auch die FDP Uri mitreden. Die Geschäftsleitung schlägt die Nomination von Landrat Matthias Steinegger, Flüelen, vor, wie sie den Medien mitteilt. Entschieden wird dann am Parteitag vom kommenden Dienstag, 25. Juni. «Seine Zusage freut uns sehr», wird Parteipräsident Ruedi Cathry in der Mitteilung zitiert. Uri, mit nur einem Sitz im Nationalrat, brauche in Bern eine Persönlichkeit, die über die Parteigrenzen hinaus die kantonalen Interessen kompetent und breit abgestützt vertreten könne. «Matthias Steinegger verdient unser Vertrauen», so Ruedi Cathry. Matthias Steinegger, 43-jährig, verheiratet, Vater eines Sohnes, diplomierter Betriebstechniker HF, arbeitet als Betriebsleiter der Arnold & Co. AG,



Die Geschäftsleitung der FDP Uri schlägt den 43-jährigen Flüeler Landrat Matthias Steinegger zur Nomination für die Nationalratswahlen vor. FOTO: ZVG

Flüelen. Er war Präsident der FDP Flüelen und von 2014 bis 2018 der FDP Uri. Seit 2012 gehört er dem Landrat des Kantons Uri an. Matthias Steinegger: «Sich für die Erhaltung und Weiterentwicklung der Heimat einzusetzen und im politischen Konsens verträgliche Lösungen zugunsten der Allgemeinheit zu finden, das ist mein politisches Engagement. Es würde mich sehr freuen, diese Überzeugung und meine politische Erfahrung künftig für Uri auf nationaler Ebene einbringen zu können.»

Matthias Steinegger sei in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft bestens verankert. «Er packt an und setzt mit gesundem Menschenverstand um», wird Ständerat Josef Dittli zitiert. «Mit seiner gewinnenden, sympathischen Art trägt er immer wieder massgeblich zu pragmatischen Lösungen bei. Er ist ein Macher und ein echter Teamplayer, auf den Verlass ist.»

Der Parteitag mit der Nomination zu den Nationalratswahlen findet am kommenden Dienstag, 25. Juni, 19.30 Uhr, im Infopavillon der Arnold & Co. AG in Flüelen statt. Zu Gast ist Petra Gössi, Präsidentin der FDP. Die Liberalen Schweiz. Im Anschluss an den Parteitag lädt die Arnold & Co. AG zum Apéro auf den See ein. (UW)

## PERSÖNLICH

### Schöllenen-Verkehr(t)

*Erfreulicherweise entwickelt sich Andermatt zum neuen Tourismusmotor des Kantons*



*Uri. Ungelöst ist die Bewältigung des Verkehrs. Die Schaffung genügender Parkplätze steht im Fokus. Da diese nicht alle im Urserental*

*geschaffen werden können, richtet sich der Blick nach Göschenen. Wegen des Baus der zweiten Strassenröhre wird zehn Jahre lang kaum Platz für Parkplätze und die Luftseilbahn Göschenen-Gütsch vorhanden sein. Von einem provisorischen Parkplatz beim Eingang des Autobahntunnels und Shuttlebussen, die die Leute nach Andermatt bringen sollen, ist die Rede. Carfahrten von Luzern und anderen grösseren Städten werden teils schon angeboten. Angebote des öffentlichen Verkehrs werden kaum in die Überlegungen einbezogen, dabei reisen nur rund 10 Prozent der Gäste mit dem öV an. Die Transportkette der SBB und der MGBahn erinnert an die Zeit, als der Fahrgast vor allem störte. Die Bahnen sollen sich damals beklagt haben, dass die Bahnen perfekt funktionieren würden, wenn nur die Passagiere nicht wären. Zwar bieten die SBB am Wochenende wieder direkte Züge von Luzern nach Göschenen an. Diese kommen um 12 Minuten nach der Stunde an. Zum selben Zeitpunkt fährt die MGBahn nach Andermatt ab. Das Umsteigen von Gleis 3 durch die Unterführung auf die andere Seite des Bahnhofs ist auch für Sportskanonen eine Herausforderung. Ein erster Schritt für ein kundenfreundlicheres Angebot werden die Traverso-Züge der SOB ab Basel und Zürich sein, die Ende 2020 direkt nach Göschenen und ins Tessin fahren werden. In den erneuerten Bahnhöfen Göschenen und Andermatt wird es aber weiterhin nötig sein, zweimal umzusteigen, um das Skigebiet zu erreichen. Es ist unverständlich, dass es für die mindestens zehn Jahre zurückgestellte Luftseilbahn Göschenen-Gütsch keine Alternativen gibt. Warum fahren beispielsweise keine direkten Züge von Göschenen Richtung Oberalp? Mit einmal Umsteigen kämen die Tagesgäste direkt ins Skigebiet. Mit Triebzügen, die ohne Rangierarbeiten in Andermatt die Richtung wechseln können, kann das heute kein Problem mehr sein. Es ist schade, dass die Matterhorn-Gotthard-Bahn lieber vom Grimseltunnel träumt, als die Verkehrsprobleme dort zu lösen, wo sie anstehen. Ziel muss es sein, dass mehr Tagesgäste in Luzern, Arth-Goldau, Flüelen, Altdorf, Erstfeld auf die Bahn umsteigen, statt mit dem Auto bis Andermatt oder Göschenen zu fahren.*

Kilian T. Elsasser

Kilian T. Elsasser (63) ist selbstständiger Museumsexperte, Ausstellungskurator und Gotthardspezialist.

# Josef Dittli setzt sich für bessere Rahmenbedingungen im Güterverkehr ein

Ständerat | Interpellation

*Der alpenquerende Schienengüterverkehr sieht sich verschiedenen Hindernissen ausgesetzt. Josef Dittli regt an, weitere Betriebsabgeltungen auszusuchen.*

Der europäische Bahngüterverkehrskorridor Rhein-Alpen, der von Rotterdam nach Genua führt, ist für den Bahngüterverkehr durch und in die Schweiz von zentraler Bedeutung. So hat die Schweiz auch viel in den Ausbau investiert. Der Gotthard-Basistunnel ist eröffnet, Ende 2020 soll auch die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels folgen.

Das Potenzial der Neat, aber auch der ausgebauten Ost-West-Achse könne

weiter nicht voll ausgeschöpft werden, moniert der Urner Ständerat Josef Dittli in einer Interpellation, die er am Donnerstag, 20. Juni, eingereicht hat. Während die Verbesserung der Südanlüsse an die Basistunnels der Schweiz in Italien im Zeitplan sei, verspäte sich der Ausbau der Nordanschlüsse im Ausland bis nach 2023.

### Verkehr wird erschwert

Auf den Zulaufstrecken seien weder einheitliche Zuglängen von 740 Metern möglich noch die einheitliche Steuerung des Betriebs und der Lokomotiven mit dem einheitlichen Zugsicherungssystem ETCS. Baustellen und fehlende Interoperabilität erschweren den Alltag des Bahngüterverkehrs. Baustellen in der Schweiz verstärken weltweit diesen Effekt, hält Josef Ditt-

li fest. «Entsprechend ineffizient muss der Bahngüterverkehr in und durch die Schweiz abgewickelt werden, Verspätungen und Anschlussbrüche sind die Regel.» Damit sei die Qualität ungenügend, und die Betriebskosten seien zu hoch, um im Wettbewerb mit der Strasse bestehen zu können und den Verkehr entsprechend auf die Schiene zu verlagern.

### Abgeltungen verlängern

Um diese systembedingten Mängel in der Übergangszeit auszugleichen, müssten die Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr verbessert werden. Als Ultima Ratio schlägt Josef Dittli vor, die Betriebsabgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr weniger schnell und weniger stark abzubauen, als in der Güter-

transportverordnung vorgesehen. Konkret will Josef Dittli vom Bundesrat wissen, ob er bereit ist, eine Kompensation für Produktivitätseinbussen und den zusätzlichen Aufwand für Bahnersatzverkehr auf Lastwagen infolge der Baustellen und Überlastung des Schweizer Netzes finanziell auszugleichen. Weiter soll der Bundesrat erklären, wie er zu einer Milderung des starken Abbaupfads der Betriebsabgeltungen in den Jahren 2022 und 2023 steht und ob er allenfalls eine Verlängerung der Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr sowie für die Rollende Landstrasse über das Jahr 2023 hinaus um drei bis fünf Jahre vorsieht. (UW)

# Die Baukosten schossen durchs Dach

Faido | Kosten für Eishalle sind weit höher als veranschlagt

*Die Kosten für die Überdachung der Eishalle von Faido schossen buchstäblich durchs Dach. Die Gemeinde muss nachträglich 300 000 Franken berappen.*

Omar Gisler

An Weihnachten 2017 wurde sie eröffnet, die überdachte Eishalle im Leventiner Bezirkshauptort Faido. Es habe sich sofort gezeigt, dass das Angebot gut ankomme, freut sich die Gemeindeexekutive von Faido. Vor diesem Hintergrund habe sich die Investition gelohnt und entspreche den effektiven Bedürfnissen der Bevölkerung. Zudem verfüge die Anlage noch über ein beträchtliches Entwicklungspotenzial. So weit, so gut. Wäre da nicht das «Aber», das sich auf die Finanzen bezieht.

In einem ersten Kreditantrag war die Gemeinde Faido von Gesamtkosten in der Höhe von 6,24 Millionen Franken ausgegangen. Aufgrund von Planungsänderungen musste sie anschliessend nochmals 930 000 Fran-

ken einschliessen, was vom Gemeindeparlament zähneknirschend gutgeheissen wurde. Doch damit war das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht, wie sich nun herausstellt. Denn die Gemeinde hat im vergangenen Jahr nochmals knapp 300 000 Franken aufwerfen müssen, um sämtliche Baukosten zu decken.

**Höhere Kosten bei Baufirma, Metallschlosser und Dachdecker** Der Metallschlosser, der Dachdecker und die Baufirma hätten zusätzliche Kosten geltend gemacht, die bei der Planung nicht vorgesehen gewesen seien. Diese Forderungen seien gerechtfertigt gewesen. Deshalb habe die Gemeinde die entsprechenden Rechnungen beglichen, heisst es in der Jahresrechnung. Somit belaufen sich die Gesamtkosten für die Eishalle, die auch für Sommeraktivitäten genutzt werden kann, auf die stolze Summe von insgesamt 7,46 Millionen Franken. Die Verantwortlichen der 3000-Einwohner-Gemeinde geben sich eine Mitschuld an dem Finanzdebakel. Das Projekt hätte von Anfang an besser aufgeleitet werden sollen. Rück-



Von der Bevölkerung geschätzt, aber viel teurer als gedacht: Die Eishalle von Faido kostete insgesamt 7,5 Millionen Franken. FOTO: ZVG

blickend habe man schon in der Startphase Fehler begangen, räumt das Municipio um Gemeindepräsident Roland David (CVP) ein. Wichtig sei nun, dass man die Konsequenzen aus diesen Fehlern ziehe, «um die technischen und finanziellen Aspekte bei künftigen Grossprojekten weiter zu optimieren». Damit dürfte das Thema erledigt sein, zumal die Jahresrechnung, die vom Gemeindeparlament bewilligt werden muss, trotz der Mehrausgaben für die Eishalle mit einem Überschuss in der Höhe von 247 000 Franken abschliesst.

Mit einem Steuerfuss von 100 Prozent gehört der Leventiner Bezirkshauptort nicht zu den finanzstärksten Gemeinden im Tessin. Die Finanzierung der Eishalle hätte Faido aus eigener Kraft denn auch kaum stemmen können. Rund 3,2 Millionen Franken steuerte der Kanton Tessin in Form von Subventionen bei: 1,5 Millionen Franken betrug der Beitrag aus dem Topf für Gemeindefusionen, 1 Million Franken gab es für die Förderung der Regionalpolitik und 700 000 Franken aus dem Sport-Toto-Fonds.

### Eine gute Freizeitalternative

Diese Mittel seien strategisch gezielt eingesetzt worden, lobte der Tessiner Volkswirtschaftsdirektor Christian Vitta (FDP) bei der Eröffnung der Eishalle. Im Winter werde damit das Sport- und Tourismusangebot der Skistation von Carì ergänzt. Denn die Eishalle sei nicht nur bei schlechtem Wetter eine gute Freizeitalternative für Einheimische und Gäste. Wenn eine Randregion wie Faido wettbewerbsfähig bleiben wolle, dann müsse sie geschickt Synergien und Chancen nutzen.