



A4 NEUE AXENSTRASSE

KANTONE SCHWYZ UND URI

Baudirektion Uri
Baudepartement Schwyz
c/o Tiefbauamt Schwyz
Postfach 1251, 6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15
info@axen.ch
www.axen.ch

FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A4 NEUEN AXENSTRASSE

A WARUM DIE NEUE AXENSTRASSE NOTWENDIG IST

Weshalb braucht es überhaupt eine neue Axenstrasse?

Die heutige Axenstrasse wurde 1865, also vor 150 Jahren, eingeweiht. Sie wurde seinerzeit für den spärlichen Verkehr mit Pferdekutschen und für Fussgängerinnen und Fussgänger gebaut. Die Strecke ist seither zwar immer wieder saniert und ausgebaut worden. Doch sie genügt schon seit Langem den heutigen Anforderungen als Nationalstrasse nicht mehr. Im Wesentlichen sind es 4 Gründe, die für das Projekt A4 Neue Axenstrasse sprechen:

- 1) Sicherheit und Verfügbarkeit: Heute können die Sicherheit und Verfügbarkeit der Strasse nur teilweise gewährleistet werden. Felsstürze und Rufen haben immer wieder zur Sperrung der Strasse geführt. Für die Anwohner, Pendler und die Schwyzer, Urner und Tessiner Wirtschaft haben solche Sperrungen stets schwerwiegende Folgen. Mit der neuen Strasse werden die Sicherheit und Verfügbarkeit wesentlich erhöht.
- 2) Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2): Der Bund fordert, dass die Axenstrasse auch als Ausweichroute zum Seelisbergtunnel verfügbar ist. Diese so genannte Netzredundanz wird mit der neuen Axenstrasse gewährleistet.
- 3) Entlastung von Brunnen und Umfahrung von Sisikon: Heute führt der Axenverkehr mitten durch das Dorf Sisikon. An Spitzentagen sind es bis zu 14 000 Fahrzeuge. Dieser Durchgangsverkehr ist für die Einwohnerinnen und Einwohner von Sisikon eine riesige Belastung und längst nicht mehr zumutbar. Zudem wird durch die Ortsdurchfahrt der Verkehrsfluss behindert.

Der Strassenausbau am Axen ermöglicht mit dem Morschacher Tunnel eine nachhaltige Entlastung des Dorfkerns von Brunnen. Der Mositunnel stellt zwar bereits heute eine Umfahrung von Brunnen dar, was jedoch nur mit Einschränkungen gilt. Bei geschlossenem Tunnel reicht die Kapazität des verkehrsberuhigten Dorfzentrums von Brunnen bei weitem nicht aus, um den Verkehr zu schlucken. Da der Mositunnel in absehbarer Zeit saniert werden muss, ist eine länger dauernde Vollsperrung nicht zu vermeiden. Obwohl die Dringlichkeit schon jetzt gegeben wäre, wird der Sanierungszeitpunkt hinausgezögert, damit der Verkehr nach der Eröffnung durch den neuen Morschacher Tunnel statt durch Brunnen geführt werden kann.

- 4) Langsamverkehr: Heute muss sich der Langsamverkehr (Velos, Landwirtschaftsverkehr, Fussgänger) neben dem Hauptverkehr buchstäblich vorbeizwängen. Mit dem Bau der A4 Neue Axenstrasse kann er problemlos über die baulich angepasste alte Axenstrasse geleitet werden. Die alte Axenstrasse gewinnt dadurch an touristischer Attraktivität, was für die Region ein weiterer Pluspunkt ist.

Weshalb wird eine komplett neue Axenstrasse gebaut?

In den letzten 6 Jahrzehnten wurden für den Ausbau, Unterhalt und die Sicherung vor Naturgefahren für die Eisenbahn und die Nationalstrasse am Axen umfangreiche finanzielle Mittel eingesetzt. Nach Schätzungen des Bundes betragen diese 50 bis 100 Mio. Franken für die Eisenbahn und 300 bis 400 Mio. Franken für die Axenstrasse. In der Beantwortung einer Interpellation von Nationalrat Roland Fischer (glp, Luzern) im Februar 2015 hat der Bundesrat in einer Liste sämtliche grösseren Schadenfälle aufgezeigt, die in den letzten 30 Jahren am Axen durch Naturereignisse eingetreten sind.



Sämtliche Verkehrsinfrastrukturen am Axen unterliegen einem erheblichen Naturgefahrenrisiko wie Erosionen, Steinschlag oder Lawinen. Notwendig sind nicht nur eine permanente Beobachtung und Überwachung der Strecke. An den gefährlichsten Stellen müssen im Interesse der Sicherheit immer wieder umfangreiche Arbeiten vorgenommen werden. Hinzu kommt, dass verschiedene Naturereignisse direkt dazu geführt haben, dass grosse Sanierungsarbeiten notwendig wurden. So musste beispielsweise 1984 die Axenstrasse wegen eines Felssturzes beim Voreinschnitt des Stutzegg Tunnels südlich von Sisikon mehrere Wochen gesperrt werden. 1992 war die Strasse wegen eines drohenden Felssturzes am Ölberg sogar 8 Monate lang gesperrt. Um die Situation zu entschärfen, wurde ein 260 Meter langer Tunnel gebaut. Trotz dieser umfangreichen Arbeiten kann jederzeit ein Steinschlag niedergehen und die Strecke für längere Zeit unterbrechen.

Warum begnügt man sich nicht mit einer Sanierung der bestehenden Axenstrasse?

Eine Sanierung der Strecke ist auf längere Sicht keineswegs billiger. Im Gegenteil: Mehrere Abschnitte der Axenstrasse stammen noch aus den 1970er Jahren oder sind gar noch älter. Sie genügen den heutigen Anforderungen an eine Nationalstrasse weitgehend nicht mehr. Die ganze Strecke müsste deshalb total saniert werden. Nur so könnten die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Axenstrasse als Nationalstrasse nachhaltig gewährleistet werden. Eine Totalsanierung der Strasse würde aber eine jahrelange Sperrung der Strecke bedeuten. Nicht zuletzt auch aus diesem Grund hat man sich statt einer Totalsanierung für das Projekt A4 Neue Axenstrasse entschieden. Der Bau der neuen Strecke mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel ist längerfristig kosteneffizienter. Die Axenstrasse wird sicherer, ist – wie vom Bund gefordert – auch als Ausweichroute zum A2 Seelisbergtunnel ständig verfügbar und teure Arbeiten wegen drohender Naturgefahren werden künftig entfallen.

Die Sanierung auf der alten Axenstrasse hätte zwangsläufig Kunst- und Schutzbauten zur Folge, die einen massiven Eingriff in die Landschaft darstellen würden. So müsste Sisikon mit einer Kurzumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Geologie und die sehr beengten topografischen Verhältnisse stellen aber kaum lösbare Hindernisse für Kurzvarianten dar. Eine Kurzvariante zöge unweigerlich eine Verlängerung der offenen Strecke mit umfangreichen neuen Kunst- und Schutzbauten nach sich. Die damit verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild wären aber gemäss einer Stellungnahme der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) nicht bewilligungsfähig, da die Axenstrasse in einer «Landschaft von nationaler Bedeutung» liegt.

Die grössten Sicherheitsdefizite der Axenstrasse liegen zwischen Brunnen und Sisikon. Eine Kurzumfahrung von Sisikon würde zwar das Dorf vom Durchgangsverkehr entlasten. Doch damit blieben die grösstenteils auf Schwyzer Boden liegenden Gefährdungen weiterhin bestehen. Eine umfassende und nachhaltige Lösung lässt sich dagegen mit der projektierten Tunnellösung erzielen.

B WARUM DIE NEUE AXENSTRASSE (ERST) JETZT GEBAUT WIRD

Warum beruft sich der Bund bei diesem Projekt stets auf das Parlament, das 1960 den Beschluss über das Nationalstrassennetz gefasst hat?

Es ist korrekt, dass im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 die Strassenverbindungen definiert werden, die das Nationalstrassennetz bilden. Darin ist auch die Axenstrasse Brunnen–Flüelen enthalten. Gestützt auf diesen Beschluss beauftragte der Bund 1970 die Kantone Schwyz und Uri, eine neue Axenstrasse anzulegen. Diese neue Strasse war und ist Bestandteil des Paktes «Netzvollendung Nationalstrassen». Das Ziel lautete schon damals, die Sicherheit und Verfügbarkeit der wichtigen Strecke markant zu verbessern.

In den folgenden Jahren wurden mehrere Projekte initiiert und geprüft. Dabei nahm die erste Planungsphase viel Zeit in Anspruch. In den letzten Jahren wurde das Projekt jedoch zügig vorangetrieben: 2001 entschieden sich die Kantonsregierungen von Schwyz und Uri für das Projekt mit einem Sisikoner Tunnel und einem Morschacher Tunnel; 2009 genehmigte der Bundesrat das Generelle Projekt N4 Ingenbohl–Gumpisch. Gemäss Art. 2 Abs. 1 Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz ist der Bundesrat ermächtigt, im Einvernehmen mit den Kantonen die Klassierung einer von der Bundesversammlung festgelegten Nationalstrasse zu ändern. 2009 hat der Bundesrat anlässlich der Genehmigung des von den beiden Kantonen Uri und Schwyz vorgelegten Generellen Projekts der beantragten Aufklassierung von der dritten in die zweite Klasse zugestimmt (Grund: Trennung Langsamverkehr – Ausbaustandard).



Warum hat die Projektierung jahrzehntelang gedauert?

Grossprojekte ziehen immer auch planerisch und politisch aufwändige Vorarbeiten und intensive Vernehmlassungen nach sich; das ist am Axen nicht anders. Bereits beim Bau der ersten Axenstrasse in den 1860er Jahren dauerte es einige Zeit, bis sich Uri und Schwyz für eine gemeinsame Lösung zusammengefunden hatten. Auch beim Projekt A4 Neue Axenstrasse wurde zurecht viel Zeit in die beste Lösung investiert: Die Planung der vom Bund geforderten Neuen Axenstrasse als Bestandteil des Paktes Netzvollendung begann in den 1980er Jahren mit einer grossen Auslegeordnung, der so genannten Konfliktanalyse Axenstrasse. Daraus entstand ein Zielkatalog, den die Kantone (Kantonsregierungen) Schwyz und Uri 1986 genehmigten und der bis heute gilt. Er umfasst eine nachhaltige Tunnellösung zwischen Brunnen und Flüelen, um die Verfügbarkeit und Sicherheit der wichtigen Nord-Süd-Route zu gewährleisten und die Dörfer Sisikon und Brunnen vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

1988 wurden 2 Planungsteams damit beauftragt, eine Studie für den Ausbau der Axenstrasse zwischen Ingenbohl und Sisikon auszuarbeiten. Beide gelangten unabhängig voneinander zum Schluss, dass die Verkehrsprobleme auf der Axenstrasse am besten durch den Bau eines Tunnels von Brunnen bis südlich von Sisikon gelöst werden können. 1989 beantragten die Kantone Uri und Schwyz beim Bund, ein Generelles Projekt für einen durchgehenden Fronalp-Tunnel auszuarbeiten.

1995 war das Generelle Projekt Fronalp-Tunnel erstellt. 1999 entschlossen sich beide Kantone, das Projekt nochmals zu überdenken und eine «Kreativphase» einzuschalten. Verschiedene Fachleute der beiden Kantone, des ASTRA sowie weitere Beauftragte setzten sich intensiv mit dem Projekt auseinander und prüften verschiedene Varianten.

2001 entschieden sich Uri und Schwyz für die von einer Expertengruppe ausgearbeitete Variante «Etappierter Tunnel» mit dem Morschacher Tunnel und dem Sisikoner Tunnel. Von nun an ging es zügig voran: Auch der Bund stellte sich hinter diese Variante und beauftragte die beiden Kantone, das Generelle Projekt A4 Neue Axenstrasse auszuarbeiten. Im Januar 2009 genehmigte der Bundesrat schliesslich das Generelle Projekt und die Arbeiten am Ausführungsprojekt begannen. Im Herbst 2014 erfolgte die öffentliche Planaufgabe. Erwartungsgemäss sind dabei Einsprachen – die meisten davon betreffen den Landerwerb – eingegangen. Diese werden derzeit behandelt.

Die Bauherrschaft – die Kantone Schwyz und Uri unter Aufsicht des ASTRA – geht weiterhin davon aus, 2016 die Baubewilligung zu erhalten und 2017 mit den Bauvorarbeiten zu starten. Wenn weiterhin alles nach Plan verläuft, kann die Neue Axenstrasse ab 2024 dem Verkehr übergeben werden.

Wie erfolgen die Finanzierung und die Kostenaufteilung? Belastet dies im Kanton Schwyz den allgemeinen Staatshaushalt?

Die Kostenaufteilung zwischen Bund und Kantonen wie auch die Finanzierung der Netzfertigstellung sind bundesrechtlich vorgeschrieben (Art. 7 ff. und Art. 11 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundene Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe vom 22. März 1985, Art. 5 und Anhang 1 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007, wie auch in Art. 1 und 5 Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006).

Gesamtkostenaufteilung:

Anteil Bund	SZ	92%	650 Mio.
	UR	97%	266 Mio.
Anteil Kantone	SZ	8%	56 Mio.
	UR	3%	8 Mio.
Total			980 Mio.

Die A4 Neue Axenstrasse kostet insgesamt 980 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Schwyz beläuft sich auf 56 Mio. Franken. Der Schwyzer Anteil wird über die Spezialfinanzierung Strassen finanziert. Wegen des Axenprojekts muss kein Erneuerungs- oder Sanierungsprojekt des Kantonsstrassennetzes zurückgestellt werden.

Die alte Axenstrasse wird vom Bund für eine neue Lebensdauer instand gestellt und dem Kanton voraussichtlich im Jahr 2030 übergeben. Dadurch wird das Kantonsstrassennetz um 3% erweitert. Der Unterhalt wird über die Spezialfinanzierung Strassen getätigt.



C WARUM MAN SICH FÜR DIE LÖSUNG MIT 2 TUNNEL ENTSCIEDEN HAT

Warum spart man nicht mit einer Kurzumfahrung Sisikon und einer Sanierung der bestehenden Axenstrasse Kosten?

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wurden immer wieder Kurzumfahrungsvarianten für Sisikon geprüft. Die folgenden Gründe sprechen dagegen:

- 1) Die Geologie und die sehr beengten topografischen Verhältnissen stellen kaum lösbare Hindernisse für Kurzvarianten dar.
- 2) Kurzvarianten zeigen bezüglich Verkehrsentlastung des Dorfes begrenzt Wirkung. Sie bringen nur lokale Lösungen und widersprechen damit den Vorgaben des Bundes.
- 3) Eine Kurzvariante wird vom Bund weder bewilligt noch finanziert. Da sie keine Bundesaufgabe wäre, müsste sie durch den Kanton Uri allein gelöst werden.
- 4) Ein Kurztunnel bei Sisikon zieht unweigerlich eine Verlängerung der offenen Strecke mit umfangreichen neuen Kunstbauten nach sich. Nur so kann das Ziel, die gesamte Strecke zu sichern, erreicht werden. Doch diese notwendigen neuen Kunstbauten (damit die Fahrbahnen kreuzungsfrei geführt werden können) auf der offenen Strecke sind aus Landschaftsschutzgründen nicht bewilligungsfähig. Gemäss Bundesinventar BLN liegt die bestehende Axenstrasse in einer «Landschaft von nationaler Bedeutung». Ein massiver Ausbau widerspricht eindeutig den Schutzziele des BLN-Gebiets. Aus diesem Grund kommen nur punktuelle und behutsame Lösungen in Betracht. Dies ist bei dem vorliegenden Projekt A4 Neue Axenstrasse auch der Fall: Gemäss einer Stellungnahme der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) wäre ein Kurztunnel mit den entsprechenden Kunstbauten nicht bewilligungsfähig, da die Axenstrasse in einer «Landschaft von nationaler Bedeutung» liegt. Anpassungen an der offenen Strecke der alten und offen liegende Bauten der Neuen Axenstrasse werden deshalb in enger Zusammenarbeit mit der ENHK gestaltet.
- 5) Die grössten Sicherheitsdefizite auf der Axenstrasse liegen zwischen Brunnen und Sisikon. Eine Kurzumfahrung von Sisikon entlastet zwar das Dorf vom Durchgangsverkehr. Doch punkto Sicherheit ist damit so gut wie nichts gewonnen. Es ist aber von existenzieller Bedeutung, dass auch die Probleme im – grösstenteils auf Schwyzer Boden liegenden – Nordabschnitt der Axenstrasse gelöst werden.
- 6) Würde man sich nur für eine Kurzumfahrung von Sisikon entscheiden, müsste in den nächsten Jahren dringend der in die Jahre gekommene Mositunnel saniert werden. Eine solche Sanierung hätte eine langdauernde, insbesondere für das Dorf Ingenbohl-Brunnen nicht akzeptable Sperrung zur Folge.
- 7) Die Dorfdurchfahrt Brunnen bliebe auch später die einzige Alternative zur Verkehrsführung bei einer Schliessung des Mositunnels
- 8) Die neue Axenstrasse ist auch mit der zukünftigen Linienführung des Neat-Zubringers im Felderboden zwischen Fronalp und Urmiberg abgestimmt. Würde der Morschacher Tunnel der neuen Axenstrasse nicht realisiert, würde ein massives Überführungsbauwerk den Siedlungsraum und die Landschaft beeinträchtigen. Bei einem Bau des Morschacher Tunnels ist dieses Bauwerk nicht notwendig, da die Kreuzung im Berg erfolgt.

Weshalb will der Bund eine komplett neue Tunnellösung?

Bezüglich Ausbau der bestehenden Strecke sind verschiedene Varianten intensiv geprüft worden. Eine Ergänzung der heutigen offenen Strecke für den Langsamverkehr zieht eine Verbreiterung des bestehenden Strassenkörpers und zusätzliche Kunstbauten nach sich. Dies wäre gemäss Vorprüfung durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ein starker Eingriff in die schützenswerte Landschaft am Seeufer und deshalb nicht bewilligungsfähig. Das Bundesinventar BNL stuft die bestehende Axenstrasse als «Landschaft von nationaler Bedeutung» ein. Ein massiver Ausbau würde den Schutzziele des BLN-Gebiets widersprechen. Aus diesem Grund kommen nur punktuelle und behutsame Lösungen in Betracht. Anpassungen an der offenen Strecke der alten und offen liegende Bauten der Neuen Axenstrasse werden in enger Zusammenarbeit mit der ENHK gestaltet. Hinzu kommt, dass bei einer längeren offenen Linienführung selbstverständlich viel mehr Land von Privaten und Institutionen beansprucht würde. Bei der jetzigen Lösung werden Agrarflächen und Gebäude weitgehend geschont.



Warum ist man von einer ursprünglich ins Auge gefassten Etappierung des Projekts abgekommen?

Ziel ist es, technische und finanzielle Synergien sinnvoll zu nutzen. Ursprünglich sah das Projekt A4 Neue Axenstrasse eine deutliche zeitliche Staffelung der beiden Tunnel vor, wobei der Sisikoner Tunnel deutlich vor dem Morschacher Tunnel in Betrieb gehen sollte. Grundsätzlich gilt dies nach wie vor; da indes der Infrastrukturfonds des Bundes zeitlich befristet (bis 2027) und die Instandsetzung des Mositunnels dringend und rasch notwendig sind, soll gemäss heutigem Terminplan der Morschacher Tunnel kurz nach dem Sisikoner Tunnel eröffnet werden. Das aktuelle Ausführungsprojekt umfasst daher beide Tunnel und die öffentliche Auflage erfolgte im Herbst 2014 gleichzeitig für beide Tunnel. Der heutige Terminplan sieht vor, beide Tunnel gleichzeitig zu bauen. Nicht nur die Planung kann so optimal erfolgen, auch beim anschliessenden Bau können Synergien genutzt werden, was sich positiv auf die Finanzen auswirkt. Es sind also vorwiegend praktische Gründe, die gegen die Etappierung sprechen.

Weshalb fordert man beim Gotthard-Strassentunnel aus Sicherheitsgründen richtungstrennte Tunnel, während am Axen die Tunnels mit Gegenverkehr geplant werden?

Die Sicherheitsanforderungen an die Nationalstrassen in der Schweiz werden nach der «RICHTLINIE 2004/54/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunnels im transeuropäischen Strassennetz» festgelegt. Unter anderem sind folgende Parameter zu berücksichtigen: Tunnellänge, Anzahl der Tunnelröhren, Anzahl der Fahrstreifen, Verkehrsaufkommen (DTV), Merkmale der Zufahrtsstrassen, Anteil des Schwerverkehrs und anderes mehr. Ab einem DTV 20000 und einem LKW-Anteil von mehr als 15 % werden 2-Röhren-Systeme gefordert. Für Strecken mit einem Verkehrsaufkommen, wie es für den Gotthard prognostiziert wird, ist es darum europaweit Pflicht, neue Tunnel richtungstrennt zu bauen. Der Axentunnel kann jedoch nicht mit dem Gotthardtunnel verglichen werden. Beide Werte erreichen beim Axentunnel auch bei Berücksichtigung einer 15-Jahr-Entwicklungsprognose diese Grösse nicht.

D WARUM DER NEUBAU KEINE KAPAZITÄTserweiterung BRINGT

Wird mit der neuen Axenstrasse die Kapazität am Axen erweitert?

Nein. Mit der neuen Strasse werden die Sicherheit und die Verfügbarkeit wesentlich erhöht. Die neue Axenstrasse verfolgt als zentrales Anliegen die Verbesserung der Benutzersicherheit. Sie erhöht zwar die Attraktivität, stellt aber keine Kapazitätserweiterung dar. Der Engpass bleibt zwischen Gumpisch und Flüelertunnel auf einer Länge von 3.1 Kilometern bestehen.

Verletzt die neue Axenstrasse nicht die Avanti-Initiative und die Alpeninitiative?

Die Bauherrschaft beachtet den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung. Dieser verpflichtet den Bund, «das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs» zu schützen. Um dieses Ziel zu erreichen, nennt die Verfassung 2 konkrete Massnahmen: Die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene und den Verzicht auf einen Ausbau der Kapazität von Transitstrassen.

Aus den folgenden Gründen wird die Alpenschutzinitiative nicht verletzt:

- 1) Die neue Axenstrasse verfolgt als zentrales Anliegen die Verbesserung der Benutzersicherheit und nicht die Leistungssteigerung.
- 2) Die A4 Neue Axenstrasse wird deshalb nicht als richtungstrennte Autobahn gebaut.
- 3) Berechnungen und Studien haben ergeben, dass der geplante Neubau der Axenstrasse nicht zu einer Erhöhung des Schwerverkehrs führt. Es sind andere Faktoren, die den Schwerverkehr auf der Axenstrasse beeinflussen – so beispielsweise die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen im Raum Luzern oder wenn der Gotthardstrassentunnel auf eine höhere Kapazität ausgebaut würde.
- 4) Im Verfassungsartikel (Art. 84, Abs.3) wird ausdrücklich erwähnt, dass der Bau von Umfahrungsstrassen zulässig ist, wenn dadurch Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies ist mit dem geplanten Morschacher Tunnel für Brunnen und mit dem Sisikoner Tunnel für Sisikon eindeutig der Fall.



- 5) Der Verkehr nimmt in den nächsten Jahren auch ohne das Neubauprojekt weiter zu. Dies bedeutet eine noch grössere Belastung für Sisikon. Eine Reduktion des Projekts, lediglich auf eine Kurzumfahrung von Sisikon wäre unsinnig und würde die sehr berechtigten Anliegen der Sicherheit, des Landschaftsschutzes, des Langsamverkehrs und des Tourismus überhaupt nicht berücksichtigen.
- 6) Damit die Gesamtkapazität des Systems begrenzt bleibt, soll der Durchgangsverkehr möglichst auf die neue Axenstrasse verlagert werden. Aus diesem Grund sind Massnahmen vorgesehen, welche die Kapazität der alten Axenstrasse einschränken. Auch wird die alte Strasse zwischen Brunnen und Sisikon Süd zugunsten des Langsamverkehrs baulich verändert.
- 7) Zwischen Gumpisch – der Tunnelausfahrt südlich von Sisikon – und dem Flüeler Tunnel bleibt ein Nadelöhr bestehen.
- 8) Im Kanton Schwyz setzt sich im Übrigen die Regierung vehement für die rasche Umsetzung der NEAT-Zubringer und grundsätzlich für die Umlagerung ein.

Wer garantiert, dass der Rophaiertunnel nicht gebaut wird und dieses Nadelöhr bestehen bleibt?

Der Rophaiertunnel steht überhaupt nicht zur Diskussion. Er ist auch nicht Bestandteil des Generellen Projekts A4 Neue Axenstrasse, das der Bundesrat 2009 genehmigt hatte. Auch wurden keine Projektstudien für einen solchen Tunnel durchgeführt. Ein Rophaiertunnel ist aus heutiger Sicht weder für das Bundesamt für Strassen ASTRA noch für die beiden beteiligten Kantone Uri und Schwyz zweckmässig. Der Ausbaustandard der Strasse zwischen Flüeler Tunnel und Gumpisch ist heute schon relativ hoch. Zusammen mit den Tunneln Flüelen, Sisikon und Morschach ergibt sich eine leistungsfähige Achse. Mit dem Bau des Rophaiertunnels würde die Verkehrskapazität erhöht, was aufgrund des Alpenschutzartikels nicht zulässig wäre.

E WARUM SICH SCHWYZ AN DEN KOSTEN BETEILIGEN MUSS

Weshalb wird der NFA-geplagte Kanton Schwyz so stark zur Kasse gebeten, während der Kanton Uri weniger stark belastet wird?

Beim Bau der Neuen Axenstrasse handelt es sich um eine langjährige Pendenz, die nicht länger aufgeschoben werden kann, zumal der Strassenzustand der heutigen Axenstrecke teilweise sehr schlecht ist. Das Projekt wird gemäss Nationalstrassenverordnung gehandhabt, da es zum Paket «Netzvollendung Nationalstrassen» gehört. Das Projekt wird deshalb nach den alten gesetzlichen Bestimmungen als Gemeinschaftsaufgabe des Bundes und der Kantone Schwyz und Uri abgewickelt. Das hat Auswirkungen sowohl auf die Bauherrschaft als auch auf die Finanzierung. Nicht der Bund, sondern die beiden Kantone führen das Projekt aus. Sie haben sich zu einer Bauherrengemeinschaft zusammengeschlossen, wobei die Federführung beim Kanton Schwyz liegt. Die Oberaufsicht liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA.

Auch die Kostenbeteiligung unterliegt dem alten Regime. Sie erfolgt nach dem Territorialprinzip: Der Kanton Schwyz trägt 8 % der Kosten des auf Schwyzer Boden liegenden Abschnitts; der Kanton Uri 3 % des auf Urner Boden liegenden Abschnitts. Uri konnte vor Jahren mit dem Bund bezüglich der Bezahlung des Baus und des Unterhalts der Nationalstrassen eine Sonderregelung aushandeln.

Da die neue Axenstrasse zu rund 80 % auf Schwyzer Kantonsgebiet liegt, ist der Anteil, den Schwyz zu übernehmen hat, auch wesentlich höher als jener des Kantons Uri. Die A4 Neue Axenstrasse kostet insgesamt 980 Mio. Franken. Der Anteil des Kantons Schwyz beläuft sich auf 56 Mio. Franken. Der Schwyzer Anteil wird über die Spezialfinanzierung Strassen finanziert. Wegen des Axenprojekts muss kein Erneuerungs- oder Sanierungsprojekt des Kantonsstrassennetzes zurückgestellt werden.

Die alte Axenstrasse wird vom Bund für eine neue Lebensdauer instand gestellt und dem Kanton voraussichtlich im Jahr 2030 übergeben. Dadurch wird das Kantonsstrassennetz um 3 % erweitert. Der Unterhalt wird über die Spezialfinanzierung Strassen getätigt.



Weshalb müssen Schwyz und Uri nach dem Bau der neuen Axenstrasse die bestehende Axenstrasse übernehmen und künftig für deren Unterhalt bezahlen?

Die bestehende Axenstrasse wird, wie es das eidgenössische Strassengesetz regelt, gänzlich auf Kosten des Bundes totalsaniert (Erhaltungsprojekt). Anschliessend geht sie an die Kantone über. Erst nach der Totalsanierung werden die Kantone Schwyz und Uri für den Unterhalt der alten Axenstrasse zuständig sein.

Bekommt der Kanton Schwyz einen angemessenen Gegenwert für seine Kostenbeteiligung?

Dass Schwyz bedeutend mehr als Uri bezahlen muss, hat hauptsächlich damit zu tun, dass der grösste Teil der neuen Axenstrasse auf Schwyzer Kantonsgebiet liegt. Schwyz profitiert aber auch wesentlich von der neuen Axenstrasse: Die Sicherheit wird auf der gesamten Strecke massiv verbessert, die bestehende Axenstrasse erfährt durch die Sanierung und Instandstellung für den Langsamverkehr eine grosse touristische Aufwertung, was der ganzen Region zugutekommt, und mit dem Morschacher Tunnel erhält Brunnen eine Umfahrung, die garantiert, dass das Dorf künftig vom Durchgangsverkehr vollkommen entlastet wird. Deshalb setzt sich auch der Gemeinderat von Ingenbohl-Brunnen vehement für das Projekt ein.

F WIE DER POLITISCHE PROZESS FUNKTIONIERT

Weshalb missachten der Schwyzer Regierungsrat und der Bund den Widerstand im Schwyzer Kantonsrat?

Die Kantone Schwyz und Uri planen und bauen die A4 Neue Axenstrasse im Auftrag und unter Aufsicht des Bundes gemäss dem Nationalstrassengesetz (Paket «Netzvollendung Nationalstrassen»). Deshalb sind die Mitwirkungsmöglichkeiten und -wege nicht dieselben wie bei einer Kantons- oder Gemeindestrasse. Es sind aber jederzeit alle demokratischen Schritte eingehalten worden:

- 1) 2001 entschieden sich Schwyz und Uri für die Variante mit dem Morschacher Tunnel und dem Sisikoner Tunnel, worauf der Bund die Ausarbeitung des Generellen Projekts beauftragte.
- 2) Im Januar 2009 genehmigte der Bundesrat das Generelle Projekt, und die Arbeiten am Ausführungsprojekt begannen.
- 3) Ende Juni 2009 erklärte der Kantonsrat ein Postulat erheblich, das den Regierungsrat aufforderte zu prüfen, ob auf den Bau des Morschacher Tunnels zu verzichten und den Umfahrungstunnel von Sisikon kürzer zu bauen sei. Mit der Erheblicherklärung ist lediglich der Regierungsrat beauftragt worden dies zu prüfen und einen Bericht vorzulegen. Die Erheblicherklärung ist jedoch kein Nein des Kantonsrates zum Axenausbau. Der Regierungsrat kam – so wie auch der Bund – in dem geforderten Bericht zum Schluss, dass das Generelle Projekt im Interesse der nachhaltigen Verkehrssicherheit am Axen umgesetzt werden müsse und auf den Morschacher Tunnel nicht verzichtet werden könne. Im Kantonsrat wurde der Bericht intensiv diskutiert und schliesslich von 52 Kantonsräten ohne und von 33 Kantonsräten mit Zustimmung zur Kenntnis genommen.
- 4) Seither hat es in den Kantonsparlamenten von Uri und Schwyz verschiedene Vorstösse zu Teilaspekten des Grossprojekts gegeben. Diese wurden stets rechtzeitig und korrekt behandelt und in den Kantonsparlamenten ausführlich diskutiert und fielen immer für den Neubau Axenstrasse aus. So auch im Kanton Schwyz, wo das Parlament abgelehnt hat, dass ihm eine Kreditvorlage für den Neubau Axenstrassen vorgelegt worden ist und bejaht worden ist, dass diese Ausgaben gebundene Ausgaben sind.
- 5) Auch der Bund hat in 16 Vorstössen zum Thema Axenstrasse deren Neubau befürwortet und keiner der Vorstösse wurde von der Bundesversammlung erheblich erklärt.
- 6) Das Schwyzer Parlament hat auch die Axen-Initiative abgelehnt. Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 16. März 2016 die Initiative beraten. Er ist dem Antrag des Regierungsrates gefolgt und empfiehlt dem Stimmvolk mit 78 zu 13 Stimmen die Initiative abzulehnen.



Weshalb gab es eine Aufklassierung der neuen Axenstrasse von der dritten in die zweite Klasse?

Das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) definiert die 3 Klassen der Nationalstrassen. Nationalstrassen dritter Klasse stehen allen Strassenbenützern, also auch dem Langsamverkehr, offen. Ortsdurchfahrten sind hier möglich, sofern es die Verhältnisse zulassen. Nationalstrassen zweiter Klasse dürfen nur vom motorisierten Verkehr benutzt werden. Nicht zulässig sind Ortsdurchfahrten. Im Gegensatz zu Nationalstrassen erster Klasse ist bei Nationalstrassen zweiter Klasse der Gegenverkehr möglich. Die Aufklassierung der Axenstrasse drängte sich vor allem deshalb auf, weil die neue Axenstrasse ausschliesslich dem schnellen motorisierten Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen soll. Der Langsamverkehr wird nach Eröffnung der neuen Axenstrasse auf die entsprechend angepasste bestehende Axenstrasse verwiesen. Beides dient der Sicherheit der jeweiligen Verkehrsteilnehmer. Die Aufklassierung erfolgte auf Antrag der beiden Kantone Uri und Schwyz anlässlich der Genehmigung des Generellen Projekts. Nach den gesetzlichen Bestimmungen lag es klar in der Kompetenz des Bundesrats, die Aufklassierung der Axenstrasse von der dritten in die zweite Nationalstrassen-Klasse vorzunehmen. Dies hat Bundesrätin Doris Leuthard in der Beantwortung einer parlamentarischen Interpellation im Dezember 2014 einmal mehr klar erläutert.

Weshalb konnte der Schwyzer Kantonsrat – anders als der Urner Landrat – nie über einen Verpflichtungskredit abstimmen?

Der Unterschied zwischen Schwyz und Uri besteht in der Beurteilung der Frage, ob es sich bei den Investitionen im Nationalstrassenbereich um gebundene Ausgaben handelt oder nicht. Gemäss gesetzlicher Grundlage des Kantons Schwyz und der langjährigen Praxis handelt es sich um gebundene Ausgaben und es ist deshalb kein Verpflichtungskredit erforderlich. Diese Ansicht hat inzwischen auch der Kantonsrat von Schwyz mehrmals bekräftigt.

Anders sieht es der Kanton Uri: Seine Finanzhaushaltsverordnung kennt gebundene, unmittelbar gebundene und mittelbar gebundene Ausgaben. Besteht für den Kanton bei der Umsetzung einer Massnahme praktisch keine Handlungsfähigkeit, handelt es sich um gebundene oder unmittelbar gebundene Ausgaben. Sie kann, wie das auch in Schwyz der Fall ist, der Regierungsrat ohne Zustimmung des Parlaments beschliessen. Bei den mittelbar gebundenen Ausgaben besitzt der Kanton einen beschränkten Handlungsspielraum, indem er beispielsweise die notwendige Massnahme zeitlich verschieben kann. Diese Ausgaben müssen von einer bestimmten Höhe an vom Landrat beschlossen werden.

Ob es sich bei dem Anteil, den der Kanton Uri für den Bau der A4 Neue Axenstrasse zu zahlen hat, nun um eine gebundene oder mittelbar gebundene Ausgabe handelt, kann man unterschiedlich beurteilen. Der Kanton Uri pflegt seit Jahren die Praxis, in Zweifelsfällen das Parlament und eventuell sogar das Volk über eine Kreditvorlage abstimmen zu lassen. Der Regierungsrat hat deshalb 2010 entschieden, die Ausgabe für den Ausbau der Axenstrasse als mehrjährig mittelbar gebundene Ausgaben dem Landrat als Verpflichtungskredit zum Beschluss vorzulegen. Der Landrat stimmte diesem Verpflichtungskredit in der Höhe von 4.35 Mio. Franken am 1. September 2010 mit grossem Mehr zu. Ebenfalls mit ganz wenigen Gegenstimmen bewilligte er am 18. April 2015 den erforderlichen Zusatzkredit von 2.1 Mio. Franken.

Unbestritten ist in beiden Kantonen, dass sie bundesrechtlich in der Pflicht sind, bei der Planung, Ausführung und Finanzierung von Nationalstrassenbauten, wie es das Projekt A4 Neue Axenstrasse ist, mitzuwirken. Dem Bund stünde sogar eine Ersatzvornahme nach Nationalstrassengesetz zu und die Kantone hätten trotzdem ihren finanziellen Beitrag zu leisten.

Warum kostet das Projekt 240 Mio. Franken mehr, als das Generelle Projekt von 2004 ausgewiesen hatte?

Nach heutigem Kenntnisstand betragen die Gesamtprojektkosten nicht 740, sondern 980 Mio. Franken. Das hat folgende Gründe:

- 1) Das Generelle Projekt von 2004 war noch nicht bis in alle Details ausgearbeitet und rechnete mit 740 Mio. Franken. Es handelte sich dabei um einen Kostenrahmen mit der üblichen Bandbreite. Je detaillierter ein Projekt ausgearbeitet wird, desto genauer können die Kosten berechnet werden. Die nun vorliegenden Gesamtprojektkosten befinden sich immer noch im Kostenrahmen.
- 2) Projektbezogen wird der Ausbau rund 60 Mio. Franken teurer. Ins Gewicht fallen der Bau des Entwässerungstollens Ingenbohl sowie weitere Optimierungsmassnahmen beim Morschacher Tunnel. Mehrkosten fallen auch beim Anschluss Gumpisch und für den Ausbau der Offenen Strecke «Ort» an.



- 3) Es können auf der anderen Seite auch Kosten eingespart werden: So wird der Bau des Sisikoner Tunnels wegen des Wegfalls des separaten Fluchtstollens um fast 5 Mio. günstiger.
- 4) Der mit Abstand wichtigste Grund für die Kostensteigerung liegt in der Teuerung. Diese wird für Tunnelbauvorhaben vom Bund mit dem so genannten «Neat-Teuerungsindex» berechnet. Seit 2004 ist dieser Index um rund 23% angestiegen. Allein dies führt zu einer Kostensteigerung von 160 Mio. Franken. Hinzu kommt die zwischenzeitliche Erhöhung der Mehrwertsteuer von 7,6 auf 8%.

Weshalb wurden in Sisikon bereits 2015 Bauarbeiten getätigt?

Die erwähnten Arbeiten sind nicht Teil des Projekts A4 Neue Axenstrasse, sondern betreffen Vorhaben der SBB und des Bundesamts für Strassen ASTRA. Sie betreffen insbesondere den Geschiebesammler Dornibach und werden die Bahn, die Strasse und Sisikon vor Naturgefahren schützen. Dabei kann das Projekt Axenstrasse von Synergien profitieren.

G WARUM ES TROTZ VOLKSINITIATIVE KEINEN PLANUNGSSTOPP GAB

Warum hatte die Volksinitiative «Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel» keinen Planungsstopp bis nach der Abstimmung zur Folge?

Der Bundesrat, das zuständige Departement UVEK und der Schwyzer Regierungsrat sind sich einig: Das Plangenehmigungsverfahren im Grossprojekt A4 Neue Axenstrasse und die kürzlich eingereichte kantonale Initiative mit politischem Charakter haben im Grunde genommen nichts miteinander zu tun. Das Plangenehmigungsverfahren läuft nach Bundesrecht ab. Die Initiative richtet sich gegen das Projekt und nicht gegen das Verfahren. Zudem handelt es sich hier um eine kantonale Initiative, die lediglich zum Inhalt hat, dass sich die Behörden des Kantons Schwyz mit allen zulässigen rechtlichen Mitteln gegen den Neubau der Axenstrasse einzusetzen haben.

Es kann nicht sein, dass allein schon bei einer Einreichung einer Initiative das gesamte Verfahren gestoppt werden muss. Erstens ist es ungewiss, ob die Initiative angenommen wird. Zweites würde bei einer vorschnellen Sistierung unnötig viel Zeit verloren. Und drittens hätten einzelne Firmen, die mit der Projektplanung beschäftigt sind, bis zum Ausgang der Abstimmung am 5. Juni 2016 ihre Arbeiten einstellen müssen, um sie dann unter Umständen wieder aufzunehmen. Bundesrat, UVEK und der Schwyzer Regierungsrat lehnten deshalb eine Sistierung (Planungsstopp) ab.

H WIE UND WESHALB DIE BAUHERRSCHAFT DIE EINSPRACHEN ERNST NIMMT

Wie werden die 57 Einsprachen behandelt, die nach der öffentlichen Planaufgabe eingereicht wurden?

Das Verfahren läuft planmässig. Die Bauherrschaft kann jedoch nicht während des laufenden Verfahrens öffentlich Stellung zu den einzelnen Einigungsverhandlungen nehmen. Der aktuelle Stand:

- 1) Mit sämtlichen Einsprechenden und betroffenen Grundeigentümern wurden Einigungsgespräche geführt, sofern sie sich dafür bereit erklärt haben. Einigungsgespräche sind auch zurzeit noch am Laufen.
- 2) Als Resultat dieser Gespräche wurde im Bereich Ingenbohl das Installations- und Deponiekonzept überarbeitet und optimiert. Im Bereich Morschach konnte ein Alternativstandort für das Löschwasserreservoir gefunden werden. Diese Änderungen erforderten eine Teilneuaufgabe des Ausführungsprojekts, welche Mitte November 2015 erfolgte. Dagegen gingen 15 Einsprachen ein, allesamt von bereits bestehenden Einspracheparteien.
- 3) Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens hat die Bauherrschaft dem UVEK zu sämtlichen Einsprachen Stellungnahmen eingereicht.
- 4) Aufgrund der geführten Gespräche kann davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit der Einsprachen einvernehmlich geregelt werden kann. So wurden bis anhin gesamthaft bereits 25 Einsprachen zurückgezogen.



Kann es zu Enteignungen kommen?

Oberstes Ziel der Bauherrschaft ist es, dass keine Enteignungen notwendig werden. Sie führt deshalb mit allen betroffenen Eigentümern persönliche Gespräche, wobei eine einvernehmliche Lösung angestrebt wird. Dafür wendet die Bauherrschaft viel Zeit auf. Bei der Linienführung der – notabene zumeist im Berginnern verlaufenden – neuen Axenstrasse wurde grosser Wert auf die Schonung von Agrarflächen (Bündelung von Verkehrsträgern beim Anschluss Ingenbohl auch unter dem Aspekt, dass die NEAT dereinst gebaut wird) und Gebäuden gelegt. Für die Benutzung oder den Erwerb von Landflächen werden die Eigentümer durch die Kantone selbstverständlich schadlos gehalten. Eine Enteignung wäre das allerletzte Mittel und musste in der Vergangenheit im Zusammenhang mit dem Bau von Nationalstrassen praktisch nie angewendet werden. Trotzdem kann die Möglichkeit von Enteignung nicht restlos ausgeschlossen werden.

I WARUM DAS PROJEKT DER NEAT NICHT IN DIE QUERE KOMMT

Besteht ein Konflikt zwischen der Linienführung der Neuen Axenstrasse und dem geplanten Neat-Zubringer?

Nein. Das Vorhaben A4 Neue Axenstrasse nimmt auf alle bekannten Verkehrswege und Verkehrsbeziehungen Rücksicht. So wurde die Linienführung der neuen Strasse in enger Zusammenarbeit mit der SBB festgelegt. Die besonders wichtigen Kreuzungsbereiche werden im Detailprojekt erarbeitet. Auch dies selbstverständlich in Koordination mit der SBB. Die Neat und die A4 Neue Axenstrasse kommen sehr gut aneinander vorbei. Dies bekräftigt auch der Bundesrat in seiner kürzlich erfolgten Antwort auf die Interpellation von Nationalrätin Regula Rytz; der Bundesrat führt ausserdem aus, dass beide Bauvorhaben – Neue Axenstrasse und Neat – für das Verkehrssystem Schweiz von gleich grosser Bedeutung seien.

Die neue Axenstrasse ist explizit mit der zukünftigen Linienführung des Neat-Zubringers im Felderboden zwischen Fronalp und Urmiberg abgestimmt. Würde der Morschacher Tunnel der neuen Axenstrasse nicht realisiert, würde ein massives Überführungsbauwerk den Siedlungsraum und die Landschaft beeinträchtigen. Bei einem Bau des Morschacher Tunnels ist dieses Bauwerk nicht notwendig, da die Kreuzung im Berg erfolgt.

Weshalb wird das Projekt A4 Neue Axenstrasse zeitlich gegenüber der Neat bevorzugt?

Da der Neat-Zubringer im Raum Ingenbohl/Seewen erst auf Stufe Vorprojekt steht, für die A4 Neue Axenstrasse aber bereits das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt läuft, können die beiden Projekte nicht zeitgleich realisiert werden. Das Projekt A4 Neue Axenstrasse ist schon seit Jahrzehnten in Planung und soll nun ausgeführt werden. Das Ausführungsprojekt der neuen Axenstrasse wird in Absprache mit Alptransit Gotthard und der SBB erarbeitet. Der geplante Zubringer zum Gotthard-Basistunnel wird sorgfältig berücksichtigt. Es ist bekannt, dass der Bau des Bahnzubringers die Verschiebung des Anschlusses Brunnen Nord erfordern wird. Vorläufig wird dieser Anschluss jedoch an seinem heutigen Standort belassen, da der Bau der neuen Eisenbahnverbindung erst in 20 bis 30 Jahren zu erwarten ist und sich die rechtlichen, technischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen noch ändern können.

Wie werden die zahlreichen Quellen im Gebiet geschützt?

Von ca. 50 Quellen liegen Messungen von 1992, 2011 und ab April 2014 vierteljährlich vor. Ein Quellenruf, um bis dato nicht erfasste Quellen ins Überwachungskonzept aufnehmen zu können, steht kurz vor der Publikation in den Amtsblättern. Sollte die neue Axenstrasse bewiesenermassen zu Quellausfällen führen, sind die Quelleigentümer schadlos zu halten.