

21. Jan. 2014

Alf Arnold, Landrat, Altdorf

Kleine Anfrage zu den Mehrkosten der Axenstrasse

Im September 2010 hat der Landrat für den Ausbau der Axenstrasse (Morschacher und Sisikoner Tunnel) einen Verpflichtungskredit von 4,35 Mio. Franken bewilligt. Gemäss Presseberichten und der offiziellen Internetseite des Projekts www.axen.ch werden die Baukosten heute 240 Millionen Franken bzw. 32% höher veranschlagt als im Generellen Projekt 2007. Die Gesamtkosten der beiden A4-Tunnels belaufen sich neu auf 980 Millionen. Der Anteil des Kantons Uri erhöht sich laut axen.ch auf rund 7 Millionen Franken. Diese Kostensteigerung kommt zustande, obwohl im neuen Projekt auf die bisher vorgesehene Verlegung der A4 bei Brunnen verzichtet wird. Die Verlegung wäre für die Realisierung des Axentunnels der NEAT nötig, deren Talquerung zwischen Axen und Urmiberg auf dem Trasse der heutigen A4 erfolgen soll. Nicht inbegriffen in den 980 Mio. Franken sind die Kosten der Sanierung der alten Strasse Brunnen – Gumpisch (ca. 280 Mio.) sowie des Baus des Rophaintunnels (ca. 3 km) zwischen Sisikoner und Flüeler Tunnel. Der Rophaintunnel ist im Anhang 1c der Nationalstrassenverordnung (NSV) als eine der Strecken aufgeführt, die im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes noch durch die Kantone erstellt und mitfinanziert werden müssen.

Gestützt auf Artikel 130 und 131 der Geschäftsordnung bitte ich den Regierungsrat um Auskunft zu folgenden Fragen:

1. Auf welche Faktoren sind die Mehrkosten von Morschacher- und Sisikoner-Tunnel zurückzuführen? Wie gross ist der Anteil der Teuerung, wie gross jener der Projektänderungen?
2. Welche Kosten wurden durch den Verzicht auf die Verlegung der A4 bei Ingenbohl eingespart? Welche Konsequenzen ergeben sich aus dieser Projektänderung für den späteren Bau des Bahntunnels am Axen? Enthalten der Sachplan Schiene des Bundes und der Schwyzer Richtplan den Bahntunnel bzw. die Verlegung der A4 weiterhin unverändert?
3. Gemäss dem abgemachten Kostenteiler von 80/20 zwischen Schwyz und Uri und dem Finanzierungsanteil des Kantons Uri von 3% dürften die Kosten für Uri weniger als 6 Mio. Franken betragen. Wie erklärt sich die Differenz zu den bei axen.ch erwähnten 7 Mio. Franken?
4. Gedenkt der Regierungsrat, dem Landrat für die Mehrkosten der A4-Tunnel am Axen einen Nachtragskredit oder einen neuen Verpflichtungskredit zu unterbreiten? Wann wird dieser dem Landrat vorgelegt?
5. Besteht zwischen dem Bund und dem Kanton eine vertragliche Abmachung zur Übernahme der alten Axenstrasse? Stimmt es, dass die alte Strasse zukünftig die gleiche Breite wie heute, ergänzt durch einen seeseitigen Fuss- und Radweg, haben soll? Stimmt es, dass die Kosten der Sanierung der alten Axenstrasse vollumfänglich durch den Bund übernommen werden?
6. Kann der Kanton die Übernahme der alten Axenstrasse ablehnen, wenn sie primär als Ausweichstrecke für die Tunnel dienen soll? Wenn nein, welche Rechtsgrundlage von Bund oder Kanton verpflichtet ihn zur Übernahme? Wird der Landrat über die Übernahme befinden können? Wann?
7. Welche Kosten sind zu erwarten, wenn auch das letzte Teilstück der neuen Axenstrasse, der Rophaintunnel, realisiert wird (Baukosten-Anteil) und Uri auch auf diesem Abschnitt Betrieb und Unterhalt der alten Axenstrasse übernehmen muss?
8. Wann ist mit der Aufhebung des Kreisels in Flüelen zu rechnen? Welche Kosten verursacht dieser Umbau des Anschlussbauwerks? Mit welchen Kosten ist für den Kanton zu rechnen?

Ich danke Ihnen zum Voraus bestens für Ihre Antworten.

Altdorf, 20. Februar 2014

Alf Arnold, Altdorf (SP/Grüne)