



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

18. März 2014

Nr. 2014-159 R-150-13 Kleine Anfrage Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, zu den Mehrkosten der Axenstrasse; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Gestützt auf die Artikel 130 und 131 Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) hat Landrat Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, am 21. Januar 2014 eine Kleine Anfrage zu den Mehrkosten der Axenstrasse eingereicht.

Im September 2010 hat der Landrat für den Ausbau der Axenstrasse (Morschacher und Sisikoner Tunnel) einen Verpflichtungskredit von 4,35 Millionen Franken bewilligt. Gemäss Presseberichten und der offiziellen Internetseite des Projekts www.axen.ch werden die Baukosten heute 240 Millionen Franken bzw. 32 Prozent 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 www.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 Millionen Franken sind die Kosten der Sanierung der alten Strasse Brunnen - Gumpisch (zirka 280 Mio.) sowie des Baus des Rophaien-Tunnels (zirka 3 km) zwischen Sisikoner und Flüeler Tunnel. Der Rophaien-Tunnel 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.

Landrat Alf Arnold Rosenkranz stellt in diesem Zusammenhang acht Fragen.

II. Antwort des Regierungsrats

Zu den gestellten 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?*

Die Mehrkosten fallen bei den Anschlüssen Ingenbohl (Landumlegung, Erschliessung, Entwässerungstollen) und Gumpisch (bauliche Anpassungen, Naturgefahren) bei der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (geänderte Anforderungen aus neuen Vorschriften) und bei den flankierenden Massnahmen (Variante 4, mit Ausnahme von Sisikon innerorts durchgehend separate Führung für Radfahrer und Fussgänger) an.

Diese Änderungen ergeben Mehrkosten von 9,3 Prozent. Unabhängig davon beträgt der Anteil der Teuerung an den Mehrkosten 20,2 Prozent. Zudem entfallen 0,4 Prozent auf die Erhöhung der Mehrwertsteuer.

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 Bahn Tunnel bzw. die Verlegung der A4 weiterhin unverändert?*

- Einen Verzicht auf die Verlegung der A4 hat es nicht gegeben.
- In den Jahren 2003/2004 wurde die Planungsstudie Felderboden erarbeitet. Die Studie hatte die Parallelführung von Strasse und Schiene im Felderboden bei Ingenbohl zum Ziel.
- Im Richtplan des Kantons Schwyz ist die NEAT-Linienführung im Felderboden parallel zur A4 festgeschrieben und vom Bundesrat am 18. Dezember 2008 genehmigt worden.
- Die Linienführung der A4 bei Ingenbohl ist seit der Festlegung im generellen Projekt unverändert geblieben, weshalb es bei den veranschlagten Kosten diesbezüglich keine Einsparungen gibt.
- Das Ergebnis dieser Planungen ist in die abgeschlossene Projektierung des NEAT-Vorprojekts Uri Berg lang-Axen bereits eingeflossen.

3. *Gemäss dem abgemachten Kostenteiler von 80/20 zwischen Schwyz und Uri und dem Finanzierungsanteil des Kantons Uri von 3 Prozent dürften die Kosten für Uri weniger als 6 Millionen Franken betragen. Wie erklärt sich die Differenz zu den bei www.axen.ch erwähnten 7 Millionen Franken?*

Generelle Projekte sind noch mit vielen Unsicherheiten behaftet, weshalb im Zusammenarbeitsvertrag mit dem Kanton Schwyz bis zum Abschluss des Ausführungsprojekts ein Kostenteiler von 80/20 festgelegt wurde. Das entspricht in etwa der Streckenverteilung (80 Prozent auf Gebiet des Kantons Schwyz, 20 Prozent auf Gebiet des Kantons Uri). Basierend auf diesem Kostenteiler belaufen sich die Kosten für den Kanton Uri auf etwas über 6 Millionen Franken. Bei der Publikation der Kosten für den Kanton Uri auf www.axen.ch ist ein Fehler unterlaufen. Die publizierten 7 Millionen Franken sind nicht gefestigt.

Rechtlich gilt letztlich das Hoheitsprinzip, das heisst: Jeder Kanton ist für die auf seinem Hoheitsgebiet anfallenden Kosten zuständig. Mit dem Ausführungsprojekt sind schon mehr Details geklärt und der Standort der Infrastrukturen ist bekannt. Infrastrukturanlagen auf dem Gebiet des Kantons Uri müssen durch den Kanton mitfinanziert werden (3 Prozent Kanton Uri, 97 Prozent Bund). Die genauen Kosten können erst ermittelt werden, wenn das Ausführungsprojekt fertiggestellt ist und der Kostenvoranschlag vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geprüft wurde. Dies kann zu Abweichungen gegenüber dem Kostenteiler von 80/20 führen.

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?*

- Für die Teuerung braucht es keinen Beschluss.
- Für allfällige Mehrkosten infolge Projektänderungen braucht es einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit. Gemäss Artikel 46 Absatz 3 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111) ist der Landrat für diesen Zusatzkredit zuständig. Die anfallenden Ausgaben für die Netzfertigstellung der Nationalstrasse gelten als mehrjährige und mittelbar gebundene Ausgaben.
- Der Antrag für den Zusatzkredit wird eingereicht, wenn das ASTRA die Projektprüfung abgeschlossen hat.

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?*

- Nein, eine vertragliche Abmachung zwischen dem Bund und dem Kanton Uri besteht nicht.
- Rechtsgrundlage ist das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11).
- Das am 3. Juli 2007 von den Kantonen Uri und Schwyz beim Bundesrat eingereichte generelle Projekt beinhaltet neben dem Morschacher Tunnel und dem Sisikoner Tunnel die Abtretung der alten Axenstrasse in diesen Bereichen durch den Bund an die Kantone und flankierende Massnahmen auf der alten Axenstrasse. Der Bundesrat hat am 28. Januar 2009 das generelle Projekt im Sinne des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen genehmigt.
- Mit der Einreichung des Genehmigungsgesuchs für das generelle Projekt haben die Kantone Uri und Schwyz implizit ihr Einverständnis zur Umklassierung und auch zur Übernahme der alten Axenstrasse erteilt.
- Die Fahrbahnbreite der alten Axenstrasse wird auf 6 Meter reduziert, Fussgänger und Radfahrer werden separat geführt.
- Die Kosten der Erhaltungsmassnahmen (Sanierung) trägt der Bund zu 100 Prozent. Die flankierenden Massnahmen sind Projektbestandteil.

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?*

- Nein, der Kanton Uri kann die Übernahme der alten Axenstrasse nicht ablehnen. Er hat ja der Übernahme bereits zugestimmt. Zudem wird die alte Axenstrasse nach der Eröffnung der neuen Axenstrasse primär dem Regionalverkehr dienen. Erst in zweiter Linie dient sie im Ereignisfall oder bei Sanierungsarbeiten in den beiden Tunnels als Ausweichstrecke.
- Rechtsgrundlage ist das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11).
- Der Landrat wird nicht darüber befinden können.

7. *Welche Kosten sind zu erwarten, wenn auch das letzte Teilstück der neuen Axenstrasse, der Rophaien Tunnel, realisiert wird (Baukosten-Anteil) und Uri auch auf diesem Abschnitt Betrieb und Unterhalt der alten Axenstrasse übernehmen muss?*

Der Rophaien-Tunnel ist nicht Bestandteil des generellen Projekts. Er erscheint aus heutiger Optik nicht zweckmässig. Der Regierungsrat Uri hat sich im Jahr 2003 gegen eine durchgehende Verbindung Ingenbohl - Flüelen und damit indirekt gegen einen Rophaien-Tunnel ausgesprochen. Angesichts dieser klaren Ausgangslage wurden auch keine Kostenerhebungen vorgenommen.

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?*

- Der Kiesel Flüelen ist und bleibt Bestandteil der Nationalstrasse. Somit entscheidet das ASTRA über den Zeitpunkt einer Aufhebung.
- Das ASTRA hat zu den Zeitverhältnissen noch keine Aussage gemacht.
- Die mit dem Umbau verbundenen Kosten hat das ASTRA zu tragen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Regierungsrat des Kantons Schwyz, Bahnhofstrasse 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz; Baudepartement Schwyz, Postfach 1250, 6431 Schwyz; Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

