



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

18. März 2014

Nr. 2014-158 R-150-13 Interpellation Pascal Blöchlinger, Altdorf, zu Zukunft der Axenstrasse; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) haben Landrat Pascal Blöchlinger, Altdorf, als Erst- und Landrat Walter Gisler, Erstfeld, als Zweitunterzeichner am 18. Dezember 2013 eine Interpellation zur Zukunft der Axenstrasse eingereicht.

Im letzten Mai wurde die Bevölkerung in Sisikon über das Projekt "Neue Axenstrasse" informiert. Das Projekt "Neue Axenstrasse" beinhaltet einen Morschacher Tunnel (zwischen Ingenbohl und "Ort"), einen Sisikoner Tunnel (von "Ort" bis "Gumpisch") und eine offene Strecke in "Ort" zwischen den beiden Tunnels. Die Strecke zwischen dem Südportal des Sisikoner Tunnels nach Flüelen bleibt auf der bestehenden Strasse weiter bestehen. Der Bau soll laut dem Terminplan frühestens 2017 beginnen und bis Mitte 2024 andauern. Dieser Terminplan kann jedoch durch Einsprachen hinausgezögert werden. An der Infoveranstaltung wurden damals erste Visualisierungen der Portale gezeigt. Die Visualisierungen machen den zum Teil massiven Eingriff in das Landschaftsbild sichtbar. Leider sind auf der Homepage "A4 Neue Axenstrasse" der Kantone Uri und Schwyz (www.axen.ch) weder Pläne der Linienführung noch Visualisierungen aufgeschaltet. Laut einer Pressemitteilung des Regierungsrats vom 15. Mai 2001 hielt damals der Bund am langfristigen Ziel einer "durchgehenden Hochleistungsstrasse von Ingenbohl bis zur A2 in Flüelen" fest. Das Projekt "Neue Axenstrasse" soll sich denn auch später in ein Gesamtsystem integrieren lassen. Damals wurde vom Regierungsrat die nun aktuelle Variante mit Morschacher Tunnel und Sisikoner Tunnel favorisiert.

Die Interpellanten bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um Beantwortung von acht Fragen.

II. Antwort des Regierungsrats

Zu den gestellten Fragen

1. *Welche Behinderungen erwartet der Regierungsrat durch den etappenweisen Bau der "Neuen Axenstrasse" und was sind die wirtschaftlichen Folgen für den Kanton Uri?*

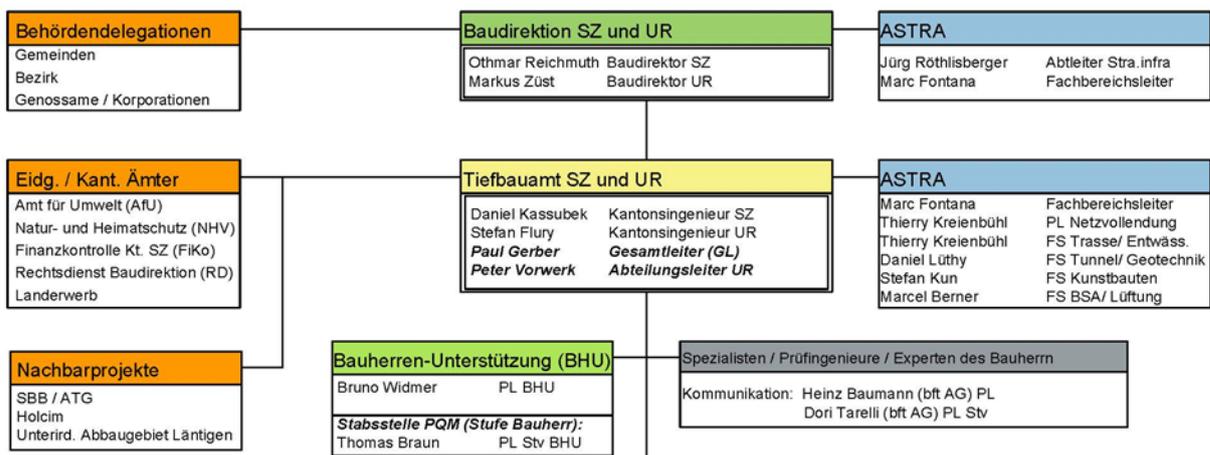
Das jetzige Projekt sieht die gleichzeitige Realisierung des Morschacher und des Sisikoner Tunnels vor. Es gibt keine Etappierung beim Bau der beiden Tunnels.

Falls diese Frage auf den Rophaien-Tunnel hinzielt, ist festzuhalten, dass dieser nicht Bestandteil des generellen Projekts ist. Er ist aus heutiger Optik für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und die beteiligten Kantone nicht zweckmässig. Der Regierungsrat Uri hat sich im Jahr 2003 gegen eine durchgehende Verbindung Ingenbohl - Flüelen und damit auch gegen einen Rophaien-Tunnel ausgesprochen.

Zu den wirtschaftlichen Folgen siehe die Antwort auf Frage 7.

2. *Wie stellt der Regierungsrat eine reibungslose Kommunikation zwischen den Kantonen Uri und Schwyz, dem ASTRA, der Urner Wirtschaft und der Urner Bevölkerung sicher?*

Die Verantwortung für die Bauherrschaft liegt nach dem Territorialprinzip bei den beiden Kantonen. Die Oberaufsicht ist Sache des ASTRA. Beim Projekt "A4 Neue Axenstrasse" haben sich die beiden Kantone Schwyz und Uri zu einer Bauherrengemeinschaft zusammenschlossen. Die Federführung hat der Kanton Schwyz, da die Infrastrukturen zu einem grösseren Teil dessen Gebiet betreffen. Das Organigramm per 1. März 2014 zeigt sich wie folgt:



Mit regelmässigen Sitzungen auf allen Ebenen ist der Informationsaustausch in der Organisation sichergestellt. Die Urner Wirtschaft und die Urner Bevölkerung ist somit durch die Vertreter der Urner Behörden, den Baudirektor und das Amt für Tiefbau in die Organisation ein-gebunden.

Mit "baumann, fryberg, tarelli" unterstützt ein erfahrenes Urner Kommunikationsteam die Bauherrschaft.

3. Wie wird die jetzige Axenstrasse bezüglich Sicherheit eingestuft, inwiefern verbessert sich diese mit dem neuen Projekt?

Heute ist der Bund Eigentümer der alten Axenstrasse. Gemeinsam mit den SBB hat das ASTRA eine Gefahren- und Risiko-Analyse für die alte Axenstrasse durchgeführt. Der Bericht dazu liegt noch nicht vor. Generell kann aber gesagt werden, dass die Sicherheit mit der neuen Axenstrasse erhöht wird. Dies insbesondere aus folgenden Gründen:

- In Tunnels gibt es keine Gefährdungen durch Naturgefahren.
- Die neue Axenstrasse hat die Entflechtung des Transitverkehrs und des Ziel-Quell-respektive des touristischen Verkehrs zur Folge.
- Auf der alten Axenstrasse wird nach der Sanierung der Langsamverkehr (LV/Velofahrer, Fussgänger) vom motorisierten Individualverkehr (MIV/Auto, LKW usw.) getrennt geführt.

4. Die jetzige Axenstrasse ist als Nationalstrasse klassiert. Welche Teile der Axenstrasse müssen nach dem Bau des Projekts "Neue Axenstrasse" vom Kanton Uri übernommen und mit welchen Kosten muss gerechnet werden?

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 sowie die flankierenden Massnahmen auf der alten Axenstrasse. Der Bundesrat hat dem generellen Projekt am 28. Januar 2009 zugestimmt. Damit sind die Kantone Uri und Schwyz verpflichtet, die alte Axenstrasse zu übernehmen.

Für Uri betrifft dies die Strecke Gumpisch bis zur Kantongrenze des Kantons Schwyz. Die Kosten der Erhaltungsmassnahmen (Sanierung) trägt zu 100 Prozent der Bund. Die flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Projekts.

5. *Wer übernimmt nach der Fertigstellung den Betrieb und Unterhalt?*

Die Kosten für Betrieb und Unterhalt der sanierten alten Axenstrasse ab Kantonsgrenze bis Gumpisch trägt der Kanton Uri.

6. *Das Projekt "Neue Axenstrasse" soll später in ein Gesamtsystem in Form einer "durchgehenden Hochleistungsstrasse" integriert werden. Wie soll dies aussehen und wann wird diese Hochleistungsstrasse realisiert.*

- In einem grösseren Zusammenhang betrachtet gehört das generelle Projekt "A4 Neue Axenstrasse" zur Netzvollendung. Die neue Axenstrasse gehört als A4 zum Nationalstrassennetz.
- 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, die die Bedürfnisse des Kantons Uri abdeckt.
- Mitte 2017 soll mit dem Bau der beiden Tunnels begonnen werden. Geplant ist, die "neue Axenstrasse" ab 2024 dem Verkehr zu übergeben. Falls bei der Frage mit der "durchgehenden Hochleistungsstrasse" der Rophaien-Tunnel mitgemeint ist, sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass der Bau des Rophaien-Tunnels nicht zweckmässig ist, mitunter weil er die Verkehrskapazität auf der neuen Axenstrasse erhöhen würde, was aber nicht im Interesse des Kantons Uri ist.

7. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen des Entscheids von 2001, die Neue Axenstrasse in Etappen zu bauen, wirtschaftlich und hinsichtlich den Auswirkungen auf das Landschaftsbild am Axen?*

Die Etappierung von 2001 kam zustande, weil der Kanton Uri die Umfahrung von Sisikon so rasch wie möglich realisieren wollte und die Bereiche nördlich und südlich noch Gegenstand umfassender Diskussionen waren.

2007 verabschiedete der Regierungsrat das generelle Projekt (GP) Axen und relativierte die zeitliche Etappierung. Die Etappen 1 (Sisikoner Tunnel) und 3 (Morschacher Tunnel) werden miteinander realisiert. Die Etappen 2 ("Ort" bis Sisikon) und 4 (Brunnen-"Ort") umfassen die Sanierung und Umgestaltung der alten Axenstrasse und werden nach Inbetriebnahme der Etappen 1 und 3 ebenfalls gemeinsam ausgeführt.

Der Verzicht auf eine eigentliche Etappierung hat eine kürzere Bauzeit zur Folge und damit

kürzere Verkehrsbehinderungen und eine raschere Inbetriebnahme. Dies ist wirtschaftlich für den Kanton Uri von Bedeutung. Die alte Axenstrasse wird durch den Bau der neuen Axenstrasse zudem touristisch aufgewertet, auch dies dürfte sich wirtschaftlich positiv auswirken.

Übereinstimmend mit der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als verträglich.

8. *Warum setzte und setzt sich der Regierungsrat im Sinne einer optimalen Erschliessung unseres Kantons nicht für einen Vorzug der "durchgehenden Hochleistungsstrasse" ein?*

Für eine "durchgehende Hochleistungsstrasse" fehlt im Projekt der Rophaien-Tunnel. Der Rophaien-Tunnel ist nicht Bestandteil des generellen Projekts. Wie schon das ASTRA erachtet auch der Regierungsrat den Rophaien-Tunnel als nicht zweckmässig. Das heutige Projekt erfüllt die Anforderungen an eine Erschliessung des Kantons Uri optimal.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Regierungsrat des Kanton Schwyz, Baudepartement, Postfach 1250, 6431 Schwyz; Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

