



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

2. Juli 2019

Nr. 2019-404 R-150-13 Kleine Anfrage Pascal Blöchliger, Altdorf, zum Stand A4 Neue Axenstrasse und Senkung der Maximalen Last auf den Routen Seelisberg und Axen; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Am 3. Juni 2019 reichte Landrat Pascal Blöchliger, Altdorf, gestützt auf Artikel 131 der Geschäftsordnung des Landrats vom 4. April 2012 (GO; RB 2.3121), eine Kleine Anfrage zum *Stand A4 Neue Axenstrasse und Senkung der Maximalen Last auf den Routen Seelisberg und Axen* ein.

Anlass zu dieser Kleinen Anfrage gab einerseits die Bedeutung der Axenstrasse für Pendlerinnen und Pendler und für das Urner Gewerbe und die seit Jahren auf sich warten lassende Projektgenehmigungsverfügung (PGV) für die Realisierung der neuen Axenstrasse. Die Sisikoner Bevölkerung wartet seit Jahrzehnten auf den Bau des Sisikoner Tunnels. Der Tunnel wird das Dorf Sisikon vom Durchgangsverkehr entlasten. Andererseits wirft die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) festgelegte maximale Last für Sondertransporte auf der Axenstrasse zwischen Brunnen und Sisikon und auf der Autobahn A2 durch den Seelisbergtunnel die Frage auf, was mit Sondertransporten geschieht, bei denen die maximal erlaubte Last von 60 Tonnen auf der A4 bzw. 72 Tonnen auf der A2 (aktuell gültige Limiten für Dauerbewilligungen) überschritten wird.

2. Antwort des Regierungsrats

Zu den gestellten Fragen

1. *Wie lautet der aktuelle Stand im Projekt «Neue Axenstrasse»?*

Die Planaufgabe erfolgte im Herbst 2014, eine Teilneuaufgabe (Anpassungen am Landerwerb und Umgestaltung Installationsplatz) im Herbst 2015.

Verfahrensführend ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Bauherren des Projekts «A4 Neue Axenstrasse» sind die Kantone Schwyz und Uri, die sich zu einer Bauherrngemeinschaft zusammengeschlossen haben. Die Bauherrschaft hat mit 53 Einsprechern eine Einigung erzielt.

Bei vier Einsprachen muss das UVEK entscheiden.

Nach Abschluss des Instruktionsverfahrens (ein internes Einspracheverhandlungsverfahren des UVEK) hat das UVEK sechs Monate Zeit für die Ausarbeitung der Plangenehmigungsverfügung (PGV).

Nachdem das Instruktionsverfahren derzeit noch nicht abgeschlossen ist, dürfte die PGV frühestens Ende 2019/Anfang 2020 vorliegen. Nach Vorliegen der PGV haben die Einsprechenden die Möglichkeit, ihre Einsprache an das Bundesverwaltungsgericht weiterzuziehen und bei erneutem abschlägigem Entscheid schliesslich an das Bundesgericht zu gelangen.

2. Welche Einsprachen stehen noch aus?

Vier Einsprachen konnten nicht bereinigt werden:

- drei Privatpersonen
- Umweltverbände: Gemeinschaft aus Alpeninitiative, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz und VCS (Sektionen UR und SZ)

3. Was sind die Diskussionspunkte und welche Organisationen stehen hinter den Einsprachen?

Bei den Privatpersonen bestehen die offenen Punkte im Bereich Landerwerb, Entschädigung, Lärmschutz und allgemeine Ablehnung des Projekts.

Bei der Gemeinschaft geht es um eine grundsätzliche Ablehnung des Projekts, da dieses nach ihrer Meinung verkehrlich eine Kapazitätserhöhung zur Folge haben könnte. Spezifisch begründet wird die Einsprache mit der rechtsverletzenden Aufklassierung der Axenstrasse, mit Konflikten mit dem Alpenschutzartikel, mit Konflikten mit Naturschutzprojekten, mit der fehlenden Koordination mit dem Projekt der Neuen Alpentransversalen (NEAT) und mit Abweichungen des vom Bundesrat genehmigten Generellen Projekts (GP), um nur einige Punkte zu nennen.

4. Welche Möglichkeiten nimmt der Regierungsrat wahr, um positiv Einfluss zu nehmen?

Das Projekt A4 Neue Axenstrasse wird im Rahmen der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes realisiert. Die Bauherrschaft haben gemäss dem im dafür geltenden Recht verankerten Territorialprinzip die Kantone Schwyz und Uri inne. Der Regierungsrat hat Einsitz im Steuerungsausschuss, dem obersten Gremium der Projektorganisation und setzt sich dort dafür ein, dass das Projekt A4 Neue Axenstrasse möglichst rasch realisiert wird. Überdies nutzt er informell die guten Kontakte zu den Urner Kantonsvertretern in Bern und zur ASTRA-Leitung.

5. Wie will der Regierungsrat die Erschliessung unseres Kantons auch für Tonnagen über 70 Tonnen mittelfristig sicherstellen?

Beide Achsen, sowohl Seelisberg als auch Axen, sind Nationalstrassen. Unterhalt wie auch allfälliger Ausbau liegen also in der Hand des Bunds. Bei den auf 60 bzw. 72 Tonnen festgelegten Lastenbegrenzungen handelt es sich lediglich um die Grenzwerte für Dauerbewilligungen. Mit einer Dauerbe-

willigung kann der Transport in der Regel ohne Begleitung und weitere Auflagen durchgeführt werden.

Für einen Transport, der diese Grenzwerte überschreitet, muss der Spediteur ein Gesuch bei der Abteilung Sonderbewilligungen des ASTRA, die bei der Schadenwehr Gotthard in Göschenen angegliedert ist, einreichen. Das Gesuch muss vom Prüfenieur der Schadenwehr Gotthard beurteilt werden. Dabei wird ermittelt, ob der Sondertransport in Abhängigkeit des Gesamtgewichts, der Achslasten und der Achsabstände der jeweiligen Fahrzeugkombination bewilligt werden kann. Die Sonderbewilligung gilt jeweils nur für den beantragten Transport. In der Sonderbewilligung werden die Rahmenbedingungen geregelt, unter denen der Transport durchgeführt werden kann.

Die Sondertransportrouten des Bunds werden regelmässig auf ihren Zustand überprüft. Dies gilt insbesondere für Brücken. Die Inspektionen können jederzeit Auswirkungen auf die maximalen Lastenbegrenzungen haben. Die vom ASTRA publizierten Grenzwerte gelten wie bereits gesagt aber ausschliesslich für Dauerbewilligungen.

Der Regierungsrat sieht aufgrund der Sonderbewilligungspraxis des ASTRA, welche die Erschliessung des Kantons Uri auch für höhere Lasten ermöglicht, mittelfristig keinen Handlungsbedarf.

6. *In der Vergangenheit hat der Regierungsrat keine Anstrengungen unternommen, um auch die Strecke Sisikon-Flüelen sicher auszubauen. Was ändert der Regierungsrat an seiner Strategie, um eine wirtschaftlich sichere Erschliessung Richtung Norden langfristig zu garantieren?*

Die Strecke Flüelen bis Sisikon ist seit dem 1. Januar 2008 im Eigentum des Bunds. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist heute für den Bau und Unterhalt der Strecke verantwortlich.

Die Aussage, dass der Regierungsrat in der Vergangenheit keine Anstrengungen unternommen hat, um die Strecke Sisikon-Flüelen sicher auszubauen, ist falsch. Die Axenstrasse wurde bereits früh saniert und ausgebaut. Seit den 70-er-Jahren war der Kanton Uri bereits mit Nachdruck an dieser Aufgabe dran. Es handelt sich also nicht um eine Nachlässigkeit, sondern zeugt von weitsichtiger Planung und überzeugter Arbeit, dass dieser Abschnitt bereits erstellt ist.

Die Naturereignisse haben dies ja eindrücklich gezeigt. So wurde bei keinem der Felsstürze die Strasse selber getroffen, sondern lediglich Nebenanlagen. Der Verkehr konnte jeweils nach einer kurzen Sicherheitssperrung, um auch wirklich eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausschliessen zu können, wieder fliessen.

Der Regierungsrat weiss um die grosse Bedeutung der Autobahn A2 durch den Seelisberg und der A4 Axenstrasse für den Gütertransport Richtung Norden und in den Kanton Uri. Davon zeugt das Engagement des Regierungsrats beim ASTRA im Zusammenhang mit Problemen mit der Befahrbarkeit des Kreisels Flüelen für Lastwagen. Das ASTRA hat unterdessen den Kiesel Flüelen in diesem Jahr baulich so angepasst, dass Lastwagen, insbesondere Sondertransporte, den Kiesel besser befahren können.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Bundesamt für Strassen, Abteilung Sonderbewilligungen, Stützpunkt 1 (Werkhof), 6487 Göschenen;

Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Betrieb Nationalstrassen; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Z. B. C.', written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.