



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

22. Oktober 2019

Nr. 2019-640 R-150-13 Kleine Anfrage Nina Marty, Altdorf, zu Felssturz auf Axenstrasse beim Gumpisch; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 30. August 2019 reichte Landrätin Nina Marty, Altdorf, eine Kleine Anfrage zum Felssturz auf der Axenstrasse beim Gumpisch ein. Wegen eines drohenden Felssturzes südlich von Sisikon musste die Axenstrasse am 28. Juli 2019 aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Im oberen Gumpischtal, 500 Meter oberhalb der Axenstrasse, wurden zwei mehrere 100 Tonnen schwere Felsblöcke freigelegt, die auf die Axenstrasse zu stürzen drohten. Nach deren Sprengung sind zwei weitere, noch grössere, instabile Felsblöcke sichtbar geworden. Die Strasse blieb darum aus Sicherheitsgründen bis Mitte September 2019 gesperrt.

Die Planung für den Bau der Umfahrung Sisikon dauert gemäss Marty ungewöhnlich lange. Bereits im ersten langfristigen Nationalstrassenbauprogramm von 1967 war für den Zeitraum 1975 bis 1987 der Bau einer «Neue Axenstrasse gemäss Spez. Programm» von Brunnen Süd bis Flüelen Süd vorgesehen. Die Planaufgabe für den Morschacher und den Sisikoner Tunnel erfolgte jedoch erst im Herbst 2014. Zur Planaufgabe gingen 57 Einsprachen ein. Für das Plangenehmigungsverfahren waren vier Jahre vorgesehen. Noch immer aber steht der erstinstanzliche Entscheid des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus.

Damit wird der Regierungsrat aufgefordert, folgende Fragen zu beantworten.

II. Antwort des Regierungsrats

1. Allgemeines

Unter der Leitung von Henri Dufour wurde 1861 mit dem Bau der Axenstrasse begonnen. Das Bauwerk galt als Ingenieurmeisterleistung und fand weiterherum hohe Beachtung. Mit immer besser werdenden Bautechniken wurde ab Mitte des letzten Jahrhunderts versucht, die steinschlaggefährdete Strasse in Tunnels zu verlegen. Ganze zwölf Tunnels sind heute auf der Strecke zwischen Brunnen und Flüelen verteilt.

Um die Axenstrasse an den Flanken des Fronalpstocks und des Rophaien komplett vor Naturereignissen zu schützen, wäre grundsätzlich ein durchgehender Tunnel von Brunnen nach Flüelen notwendig. Dagegen wurde von verschiedenen Seiten opponiert, etwa von den Gegnern des Axen-Ausbaus, weil sie damit eine Kapazitätserhöhung befürchteten (ein durchgehender Tunnel von Brunnen nach Flüelen könnte aus Sicherheitsgründen nicht im Gegenverkehr ausgeführt werden). Ohne durchgehenden Tunnel bleibt natürlich auch ein Restrisiko bezüglich Naturgefahren bestehen.

Nach verschiedenen Variantenstudien wurde das Projekt für den Morschacher und den Sisikoner Tunnel öffentlich aufgelegt. Damit ist die Schwyzer Seite der neuen Axenstrasse komplett im Tunnel und somit vor Naturereignissen geschützt. Der Urner Teil der Axenstrasse wurde bereits in den 70er Jahren ausgebaut und weist mit seinen Galerien und Tunnels bereits heute einen besseren Schutz vor Naturgefahren auf. Der Rophaientunnel ist heute kein Thema mehr.

Die Gemeinde Sisikon leidet stark unter der Verkehrsbelastung. Mit dem Sisikoner Tunnel würde sie umfahren, wäre aber über die alte Axenstrasse für Anwohner und Tourismus erschlossen. Wie erwähnt, sind 57 Einsprachen gegen das Projekt Neue Axenstrasse eingereicht worden. Davon sind derzeit noch drei hängig.

2. Beantwortung Fragen

1. *Das Projekt «neue Axenstrasse» sieht im Gumpisch nicht einen Tunnel vor, sondern eine Galerie, die südlich an den Tunnel anschliesst. Ist es richtig, dass die Axenstrasse auch dann hätte gesperrt werden müssen, wenn der neue Sisikonertunnel und die Galerie Gumpisch bereits fertig erstellt wären? Sind aufgrund des Ereignisses vom 28. Juli Optimierungen am Projekt nötig und vorgesehen?*

Die geplante Galerie im Gumpisch ist so konzipiert, dass sie 100-jährliche Steinschlagereignisse und 300-jährliche Lawinen und Murgangereignisse aufzunehmen und abzuleiten vermag. Dazu wird der Bachverlauf oberhalb der Galerie auf rund 120 Meter Länge begradigt und so werden die Abflussbedingungen begünstigt. Seitlich dazu sind Steinschlagschutznetze angeordnet. Die eigentliche Überleitstelle über die Galerie ist kanalisiert und massiv verstärkt. Das Tosbecken unterhalb der Galerie trägt dazu bei, die Energie eines Murgangs abzubauen. Die Kombination aller Massnahmen hätte sichergestellt, dass die Galerie das Steinschlag-/Murgangereignis vom 28. Juli 2019 schadlos überstanden hätte.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass die neue Axenstrasse nach einem so grossen Ereignis kurzzeitig gesperrt worden wäre, bis genauere Abklärungen getroffen worden wären. Dabei wäre aber von Tagen auszugehen, nicht wie im aktuellen Fall von Monaten.

Auch wenn, hypothetisch angenommen, ein Schaden an der Galerie entstanden wäre, hätte man nach einer kurzen Sanierung der Galerie den Verkehr (innerhalb einer Grössenordnung von sieben bis 14 Tagen) wieder einseitig oder ganz freigeben und nachfolgend in der Runse die erforderlichen Spreng- und Aufräumarbeiten ausführen können.

Das Ereignis von Juni 2019 wird zurzeit geologisch und geotechnisch untersucht. Aufgrund der Ergebnisse soll geprüft werden, ob die getroffenen Belastungsannahmen für die Dimensionierung der Galerie angepasst werden müssen. Erst danach kann beurteilt werden, ob und wie die Galerie allenfalls verstärkt werden muss. Bei Projekten, die über so lange Zeit dauern, ist es aber normal, dass neue Erkenntnisse in die Ausführungsplanung einfließen und das Projekt so - wo nötig und angezeigt - punktuell verbessert wird.

2. *Im Bereich zwischen Flüelen und dem geplanten Südportal des neuen Sisikonertunnels wird der Verkehr auch zukünftig über die heutige Axenstrasse rollen. Wie häufig musste dieser Abschnitt in den letzten zehn Jahren wegen Unfällen oder Naturereignissen länger als zwei Stunden gesperrt werden?*

Unfälle und Naturereignisse werden zwar einzeln und getrennt erfasst, zur jeweiligen Sperrdauer gibt es aber keine oder keine genauen Angaben. Es kann festgehalten werden, dass es sich bisher meistens um Sperrungen kurzer Dauer handelte. In jüngster Vergangenheit sind vier Ereignisse mit längeren Sperrungen registriert worden. Dabei handelt es sich um einen Verkehrsunfall am 15. Januar 2019 mit einer Sperrung von neun Stunden und um drei Naturereignisse: das eine am 26. Dezember 2018 beim «Zingel» mit ebenfalls neun Stunden Sperrung bis zur Freigabe, das andere vom 28. Juli 2019 im Bereich Gumpisch mit einer Sperrung bis zum 13. September 2019. Am 2. Oktober 2019 kam es zu einem Murgang im Gebiet Gumpisch. Um keine Menschenleben zu gefährden, musste die Axenstrasse daraufhin gesperrt werden. Nach der Ausführung umfangreicher Schutzmassnahmen konnte die Strasse bereits am 12. Oktober 2019 mit Einschränkungen wieder für den Verkehr frei gegeben werden.

Weitere Ereignisse: Bei einem Verkehrsunfall im Bereich Tellsplatte konnte der Verkehr über die Tellsplatte umgeleitet werden, ebenso bei einem Unfall im Flüelertunnel wurde der Verkehr via Dorf Flüelen umgeleitet.

3. *Der Morschacher- und der Sisikonertunnel sind trotz der Länge von zusammen mehr als 7 km, trotz eines hohen Schwerverkehrsanteils und trotz den negativen Erfahrungen im Gotthardtunnel als Gegenverkehrstunnel ohne Richtungstrennung geplant. Wie lässt sich der Verzicht auf die Richtungstrennung, die heute auch innerhalb einer einzigen Röhre realisierbar wäre, verantworten? Wie lässt sich vermeiden, dass bei jeder kleinen Störung und jedem Unfall im Tunnel der ganze Verkehr wieder durch Sisikon geleitet wird?*

In Anbetracht der Tunnellängen entspricht der Ausbaustandard mit einer Röhre den Normen und Vorschriften für eine Nationalstrasse 2. Klasse. Die heute geforderten Sicherheitsstandards werden erfüllt. Zwei richtungsgetrennte Tunnelröhren wären nicht nur in der Erstellung, sondern auch im Betrieb deutlich aufwendiger. Einerseits sollen die finanziellen Mittel haushälterisch eingesetzt werden, andererseits wird eine allfällige Kapazitätserhöhung klar abgelehnt.

Sollte der Sisikoner Tunnel aus irgendwelchen Gründen gesperrt werden, führt die Ausweichstrecke lokal über die alte Axenstrasse und grossräumig über den Seelisbergtunnel. Bei Sperrung des Morschacher Tunnels kann je nach Art des Ereignisses in «Ort» wieder in den Sisikoner Tunnel gefahren werden.

4. *Nach Fertigstellung der neuen Axenstrasse werden die Kantone für den Unterhalt und die Sicherung der heutigen Strasse auf dem umfahrenen Abschnitt verantwortlich sein. Mit welchen wiederkehrenden Kosten rechnet der Regierungsrat für den Urner Abschnitt zwischen der Kantons-grenze und Gumpisch? Mit welchen Kosten ist zu rechnen, wenn ein ähnliches Ereignis wie jetzt die Axenstrasse gefährdet? Wie hoch wären die Kosten für den Kanton, falls dereinst auch der vom Bund im Anhang 1 zu Artikel 32 der Nationalstrassenverordnung vorgesehene Rophaientunnel zwischen Gumpisch und Gruonbach realisiert würde?*

Je nachdem, wo die Grenze zwischen Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Kanton gezogen wird, übernimmt der Kanton Uri zwischen 1,0 und 1,5 Kilometer der alten Axenstrasse als Kantonsstrasse. In der heutigen Planung verbleibt der Ausfahrtstunnel Gumpisch im Eigentum des ASTRA. Der grösste Teil der Kantonsstrasse ist damit der Innerortsabschnitt in Sisikon. Bei einem Kantonsstrassennetz von heute 153 Kilometer liegt der erwartete Mehraufwand somit im Bereich von 1 Prozent.

Wie eingangs bereits erwähnt, ist der Rophaientunnel aus verschiedenen Gründen heute kein Thema mehr. Würde er im Rahmen der Netzvollendung erstellt, müsste sich der Kanton Uri mit 3 Prozent an den Erstellungskosten beteiligen.

5. *Die heutige Axenstrasse gehört dem Bund, der auch für das Verkehrsregime zuständig ist. Ist der Regierungsrat bereit, vom Bund als kurzfristige Entlastungsmassnahme für das Dorf Sisikon Tempo 30 auf dem Innerortsabschnitt zu fordern?*

Mit der neuen Axenstrasse ist in den flankierenden Massnahmen für Sisikon Tempo 30 vorgesehen. Bereits heute Tempo 30 in Sisikon einzuführen, brächte auch für Sisikon keine merkliche Entlastung vom Verkehr. Es ist nicht anzunehmen, dass der Transitverkehr heute wegen eines kurzen Abschnitts mit Tempo 30 in Sisikon deswegen auf andere Routen wie etwa die Umfahrung via Luzern ausweichen würde.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale 3, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen; Tiefbauamt Kanton Schwyz, Olympstrasse 10, 6440 Brunnen; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Betrieb Nationalstrassen; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

