

## **Motion**

### **Für eine Gesamtschau des Verkehrs am Axen**

Gestützt auf Artikel 82 der Geschäftsordnung des Landrates ersuchen wir den Regierungsrat, dem Landrat eine Gesamtschau des Verkehrs am Axen vorzulegen.

Der Bericht soll die Verkehrsträger Strasse und Schiene und den Zeitraum bis 2030 umfassen. Er soll insbesondere aufzeigen,

- wie die vom Sachplan Verkehr / Teil Programm vom 26.4.06 (z.B. Seite 16, Punkt S1.1; Seite 36 Punkt R9) und der Nationalstrassenverordnung (Artikel 8 Absatz 2) verlangte verkehrsträgerübergreifende Abstimmung der Bauvorhaben A4-Axentunnel und NEAT-Zufahrtslinien aussieht;
- wie die vom Sachplan Verkehr wie auch von der Alpenkonvention (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe j) verlangte verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und den Langsamverkehr am Axen konkret umgesetzt wird;
- wie die geplante Aufklassierung der Axenstrasse von der 3. auf die 2. Klasse begründet wird (vgl. Art. 2 Absatz 1 des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz);
- warum die neuen Strassentunnel von den Kantonen Schwyz und Uri mitfinanziert werden müssen, obwohl nach NFA (BV Art. 197 Ziff. 3 zu Art. 83) nur die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes noch in den Aufgabenbereich der Kantone fällt (die heutige Axenstrasse wurde bereits in den letzten Jahrzehnten zu einer leistungsfähigen Nationalstrasse 3. Klasse gemäss Netzbeschluss 1960 ausgebaut);
- wie die Bauvorhaben auf Strasse und Schiene räumlich und zeitlich koordiniert werden (unter Berücksichtigung der anstehenden Sanierung des Seelisbergtunnels);
- welche Auswirkungen der neuen Axenstrasse auf die Lebensqualität, den Verkehr auf der A2 und auf den Regionalzugsverkehr der Bahn zu erwarten sind;
- wie das Dorf Sisikon auch langfristig (der Tunnel entlastet gemäss Studien nur kurzfristig) vor der Belastung durch den Durchgangsverkehr geschützt werden kann, ohne dass der Tourismus im Dorf leidet;
- wie sich bei einer Gesamtbetrachtung der Kostenvergleich zwischen einem Ausbau der Strasse und einem Ausbau der Schiene darstellt;
- welche langfristigen Kosten für den Kanton aus dem Neubau der Axenstrasse (Übernahme der heutigen Axenstrasse) resultieren werden.

### **Begründung:**

Der seit Jahren geforderte Umfahrungstunnel für Sisikon ist ein berechtigtes Anliegen, das wir voll unterstützen. Was zur Zeit am Axen geplant wird, geht aber weit darüber hinaus. Dem Vernehmen nach soll der Bundesrat noch diesen Sommer das generelle Projekt für den Bau einer neuen Axenstrasse mit zwei Tunnels (Brunnen – Ort und Langumfahrung Sisikon von Ort bis Gumpisch) genehmigen, obwohl die Kapazitäten für das Verkehrsaufkommen keineswegs zu knapp sind. Das Bauvorhaben soll rund eine Milliarde Franken kosten, davon 5 Millionen zulasten des Kantons Uri. Die heutige Axenstrasse soll von den Kantonen nach einem gewissen Umbau übernommen werden. Zwischen Gumpisch und dem Umfahrungstunnel Flüelen fehlen

dann nur noch ca. zwei Kilometer zu einer durchgehenden neuen Axenstrasse Brunnen – Altdorf. Andererseits ist nicht absehbar, wann die NEAT nördlich von Altdorf eine Fortsetzung finden und die von Uri verlangte Bergvariante realisiert wird, obwohl zwischen Erstfeld und Arth-Goldau bereits im nächsten Jahrzehnt Engpässe prognostiziert werden, die eine Verdrängung der Regionalzüge zur Folge haben können.

Diese Situation widerspricht dem Sachplan Verkehr des Bundes vom 26.4.06, der verlangt, dass bei der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes die Voraussetzungen für die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden müssen. Wir halten es deshalb für nötig, dass für den Korridor Axen eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtschau geschaffen wird, die auch die Auswirkungen auf die weitere Umgebung mitberücksichtigt.

Neben dem Bund sind auch die Kantone Uri und Schwyz in unterschiedlichem Ausmass und in unterschiedlichen Rollen an den Verkehrsprojekten am Axen beteiligt. Gemäss Raumplanungsgesetz (Artikel 1) sind sie dazu verpflichtet, ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Die verlangte Gesamtschau ist deshalb mit Vorteil in einer Kooperation der beteiligten Behörden zu erstellen.

Altdorf, 3. September 2008

Erstunterzeichner:

Zweitunterzeichner:

Alf Arnold Rosenkranz  
SP/Grüne-Fraktion

Leo Brücker  
CVP-Fraktion

## **Mündliche Begründung:**

Es ist bekannt, dass die ursprünglich geplante NEAT von Grenze zu Grenze später auf Gotthard und Lötschberg aufgeteilt und anschliessend beide Äste auf die Kernstücke reduziert wurden. Damit stehen wir vor der absurden Situation, dass am Gotthard zwischen Erstfeld und Bodio ab 2017 zweimal zwei Spuren zur Verfügung stehen werden, während auf den Zulaufstrecken nach wie vor die alten zwei Geleise zu benützen sind. Gemäss Studie der ETH im Auftrag der Güterverkehrskommission des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) sind bereits vor Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Engpässe auf den Zulaufstrecken zur NEAT zu erwarten. Eine Verdrängung der Regionalzüge (wie heute schon zwischen Erstfeld und Biasca) könnte die Folge sein. Erst im Rahmen von ZEB 2 (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) stehen die Zulaufstrecken wieder zur Diskussion. (Das Parlament diskutiert zur Zeit ZEB 1.)

Ganz anders bei der Strasse. Dem Vernehmen nach soll der Bundesrat noch diesen Sommer das generelle Projekt für den Bau einer neuen Axenstrasse mit zwei Tunnels (Brunnen – Ort und Langumfahrung Sisikon von Ort bis Gumpisch) genehmigen, obwohl die Kapazitäten für das Verkehrsaufkommen keineswegs zu knapp sind. Das Bauvorhaben soll rund eine Milliarde Franken kosten, davon 5 Millionen zulasten des Kantons Uri. Die heutige Axenstrasse soll von den Kantonen nach einem Umbau übernommen werden. Zwischen Gumpisch und dem Umfahrungstunnel Flüelen fehlen dann nur noch ca. zwei Kilometer zu einer durchgehenden neuen Axenstrasse Brunnen–Altdorf. Es ist zu befürchten, dass eine bessere Zufahrt auch mehr Verkehr auf die A2 zieht – auch Schwerverkehr. Dies umso mehr, als die A4 auch im Knauernamt der Vollendung entgegen geht.

Diese Situation widerspricht dem Sachplan Verkehr des Bundes vom 26.4.06, der verlangt, dass bei der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes beide Verkehrsträger in die Planung einbezogen werden und die Voraussetzungen für die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden müssen. Zudem verlangt auch die Bundesverfassung die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Wir halten es deshalb für nötig, dass für den Korridor Axen eine Gesamtschau geschaffen wird, die bis heute nicht vorliegt.

Wir unterstützen den Bau eines Umfahrungstunnels für Sisikon. Ein solcher wäre schon lange fällig. Leider hat gerade das Bundesamt für Strassen ASTRA eine schnell realisierbare Kurzumfahrung während Jahren abgelehnt und verhindert. Es ist unverständlich, dass jetzt gerade die Umfahrung von Sisikon erhalten muss, um eine durchgehende zweite Axenstrasse zu rechtfertigen.

Wir sind uns bewusst: Neben dem Kantone Uri sind auch der Bund und der Kanton Schwyz in unterschiedlichem Ausmass und in unterschiedlichen Rollen an den Verkehrsprojekten am Axen beteiligt. Gemäss Raumplanungsgesetz (Artikel 1) sind sie dazu verpflichtet, ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen. Die verlangte Gesamtschau ist deshalb mit Vorteil in einer Kooperation der beteiligten Behörden zu erstellen. Innert Kürze wird deshalb auch im Kanton Schwyz ein analoger Vorstoss deponiert werden.

Altdorf, 3.9.08 / Alf Arnold Rosenkranz