

Initiative „Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel“

Kommission Bauten, Strassen und Anlagen
vom 26. Februar 2016



Agenda

- 1. Initiative „Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel“
Gültigkeit und gesetzliche Grundlage**
- 2. Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung - Die Gründe für die N4
Neue Axenstrasse aus Schwyzer Sicht**
- 3. Kurzüberblick Projekt**

Departementssekretär Norbert Mettler

1. Gültigkeit der Initiative und gesetzliche Grundlagen

Inhalt der Initiative

Auftrag an die Behörden des Kantons Schwyz mit allen rechtlich zulässigen Mitteln sich gegen den Bau der N4 Neuen Axenstrasse einzusetzen

Verbesserung Sicherheit auf der bestehenden Axenstrasse (Motorfahrzeug- und Langsamverkehr)

1.1 Gültigkeit

Gültig wenn Wahrung der Einheit, der Form und der Materie, nicht übergeordnetes Recht verletzt und nicht undurchführbar (§ 30 Abs. 3 KV)

A) Vereinbarkeit mit Bundesrecht

- **Bundeskompetenz Nationalstrassen (Art. 83 BV)?**
Ja, weil nur Auftragsnorm sich dagegen einzusetzen
- **Kantonssouveränität (Art. 47 / 55 BV)?**
Ja, zwar Interesse des Kantons Uri tangiert – keine Verletzung der Integrität

B) Vereinbarkeit mit kantonalem Recht

- **Abschliessende Zuständigkeit des Regierungsrates bei der Mitwirkung beim Bund (§§ 9 Abs. 1, 10 Abs. 1, 13 Abs. 1 EGzNSG)?**

Ja, zwar Eingriff in die Kompetenz des Regierungsrates, aber nur Auftragsnorm und keine Aufforderung zu einem rechtswidrigen Verhalten (z.B. Auftrag zur Verschleppung oder Verzögerung etc.)

C) Nicht offensichtlich undurchführbar

- **Mitwirkung abgeschlossen (Planung), Entscheid Bundesrat vorliegend, Planaufgabe ist erfolgt**
- > **Mitwirkungsmöglichkeit gemäss Auftragsnorm überhaupt noch vorhanden?**
Allenfalls Gesuch an den Bundesrat oder Standesinitiative nach Art. 160 Abs. 1 BV
- > **Gegen Treu und Glauben in Zusammenarbeit Bund-Kanton (Art. 44 Abs. 1 und 2 BV?)**
- > **Zudem: in dubio pro Volksrechte**

FAZIT: Gültigkeit der Initiative

1.2 Gesetzliche Grundlage für den Axen

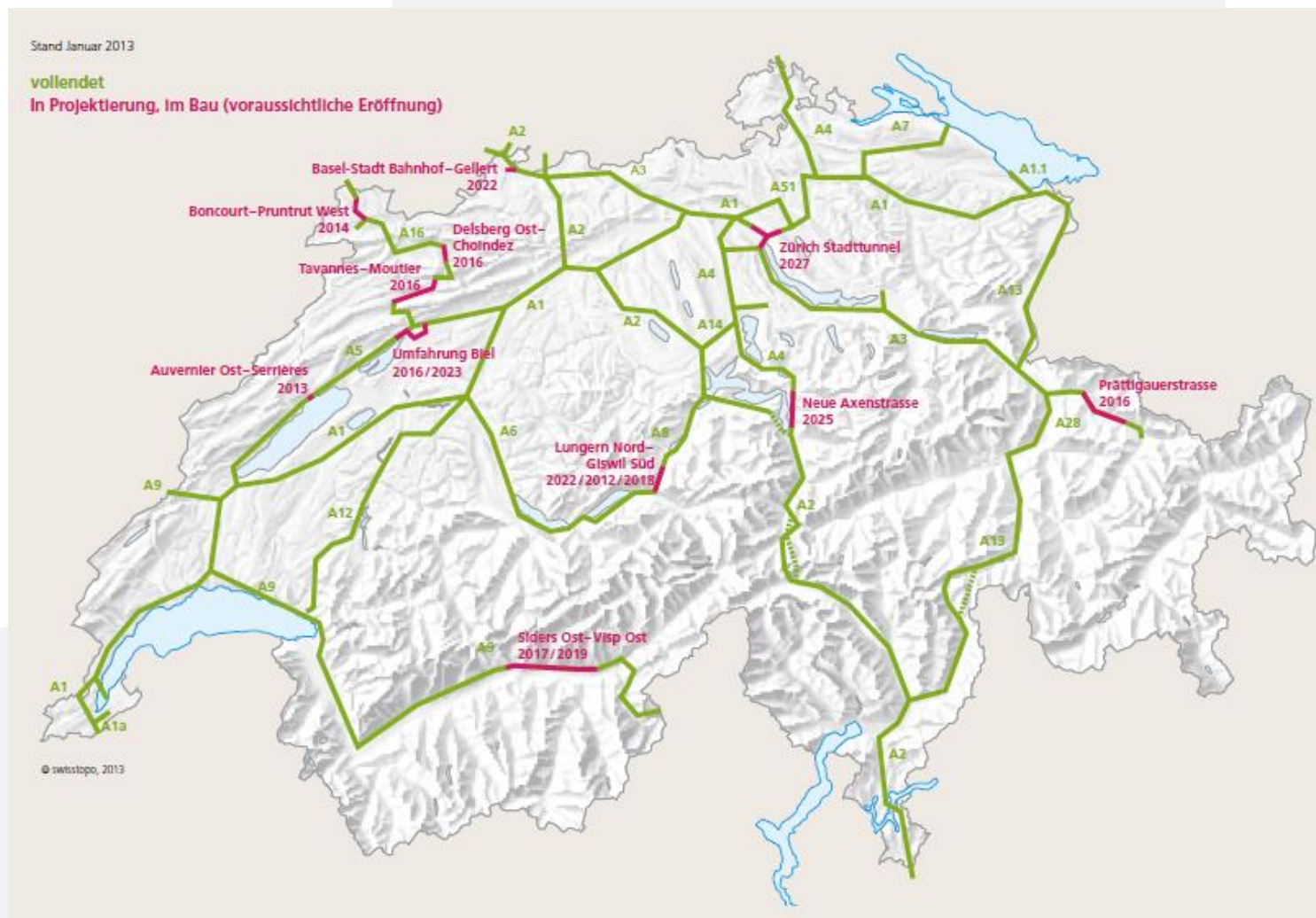
Netzfertigstellung

Art. 197 Ziff. 3 BV: Die Kantone stellen die im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz aufgeführten Nationalstrassen nach den Vorschriften und unter Oberaufsicht des Bundes fertig

-> **Baupflicht**

Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz und die Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (Anhang 1, Ziffer c): Die N4 (Axenstrasse) ist Teil des Nationalstrassennetzes

Netzbeschluss 1960



Gemäss Art. 2 Abs. 1 Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz ist der Bundesrat ermächtigt im Einvernehmen mit den Kantonen die Klassierung einer von der Bundesversammlung festgelegten Nationalstrasse zu ändern

2009 hat der Bundesrat anlässlich der Genehmigung des von den beiden Kantonen Uri und Schwyz vorgelegten Generellen Projekts der beantragten Aufklassierung von der dritten in die zweite Klasse zugestimmt (Grund: Trennung Langsamverkehr – Ausbaustandard)

-> Bund (Bundesrat) und Kanton haben sich schon verschiedentlich hierzu geäußert (Vorstossbeantwortungen)

Kostenaufteilung und Finanzierung Netzfertigstellung

Kostenaufteilung zwischen Bund und Kantone wie auch Finanzierung Netzfertigstellung ist bundesrechtlich vorgeschrieben (Art. 7 ff. und Art. 11 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundene Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe vom 22. März 1985, Art. 5 und Anhang 1 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007, wie auch in Art. 1 und 5 Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006)

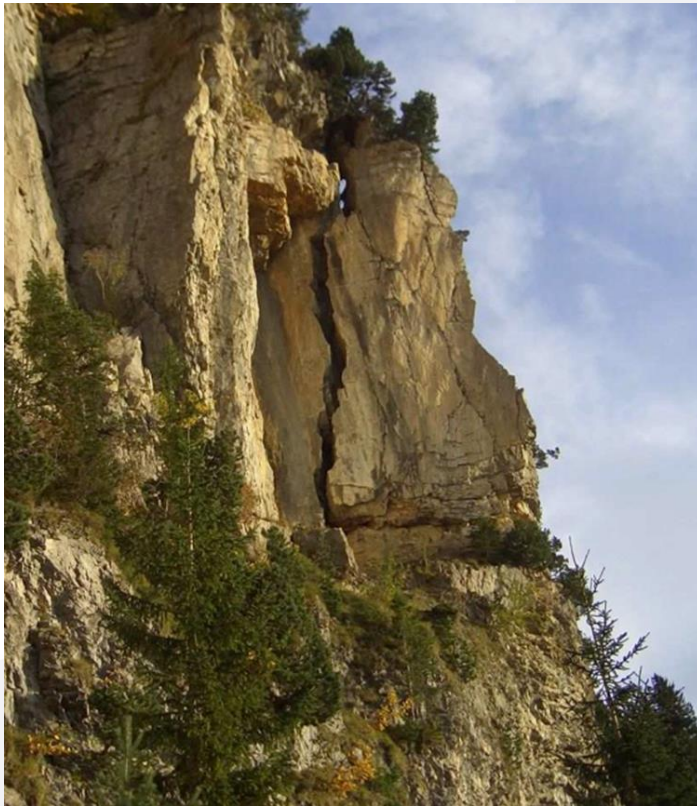
Regierungsrat Othmar Reichmuth

2. Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung - Die Gründe für die N4 Neue Axenstrasse aus Schwyzer Sicht

Regierungsrat beantragt Ablehnung

- **notwendig, sinnvoll und bereits weit fortgeschritten**
- **im Interesse des Kantons Schwyz**
- **Netzvollendung im Auftrag des Bundes**
- **Initiative suggeriert Mitsprache Stimmvolk**
- **Gefahr von Ersatzvornahme des Bundes (Verlust der Mitwirkungsrechte)**

2.1 Sicherheit und Verfügbarkeit



Immer wieder **schwere Verkehrsunfälle:**

Unfallstatistik 1990-2015: 547 Verkehrsunfälle
(5 Todesfälle, 59 Schwerverletzte, 203 Leichtverletzte,
Sachschadensumme ca. 5 Millionen Franken)



Hohes Naturgefahrenrisiko

Felsstürze und Rufen die wiederholt zu Sperrungen führen:

Beispiele

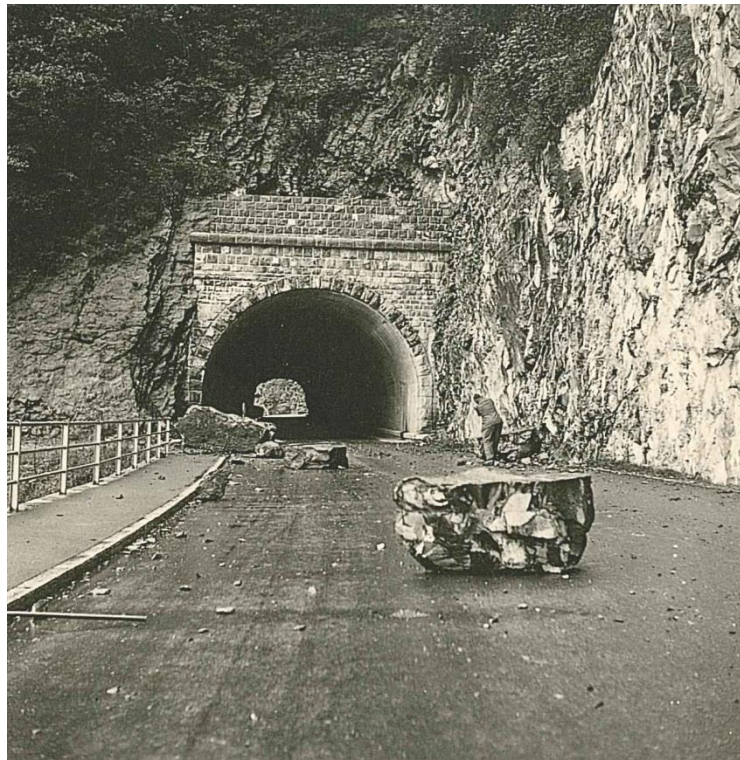
- 1984 Felssturz Stutzegg (mehrere Wochen gesperrt)
- 1992 Felssturz Ölberg (mehrere Monate gesperrt)
- z.B. 2003-2014 total ca. 30 Tage gesperrt wegen Steinschlag

**Und weiter eine kurze Chronologie,
nicht abschliessend ...**

23. Februar 1942, Ölberg



6. September 1952



16. November 1958



15. März 1970, Ölberg



2. Oktober 1973, Mosi-Süd



1983, Schiefernegg Süd-Dorni (Situation Galeriedach)



11. April 1992, Ölberg



11. Februar 2003, Ölberg

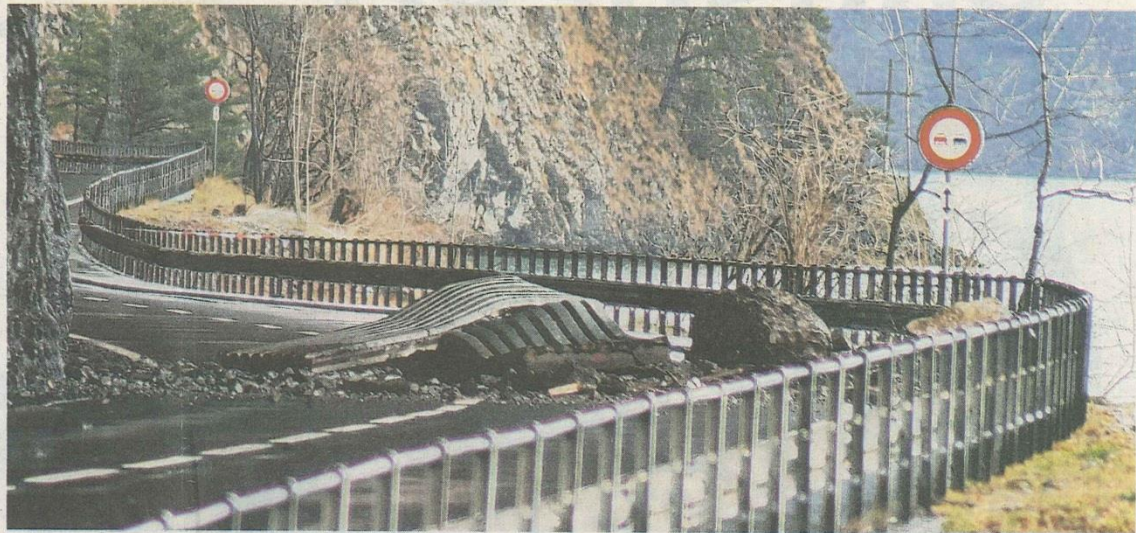


24. Februar 2009, BoteBOTE DER URSCHWEIZ | DIENSTAG, 24. FEBRUAR 2009 **3**

Axen bleibt ein Gefahrenherd

Nach genau sechs Jahren ist es am Südausgang des Ölbergtunnels erneut zu einem Stein Schlag gekommen. Der Axen ist vorderhand nicht befahrbar.

Morschach. – Laut Angaben der Kantonspolizei Schwyz hatten sich gestern Montagnachmittag um etwa 15.00 Uhr rund fünf Kubikmeter Fels aus der Wand gelöst. Die Brocken stürzten auf die Galerie südlich des Ölbergtunnels. An zwei Stellen erlitt die Decke massiven Schaden. Glücklicherweise wurden weder Personen noch Fahrzeuge beschädigt. Der Fels dürfte sich nach aktuellen Erkenntnissen wegen des Tauwetters gelöst haben. Deshalb ist im Moment das weitere Vorgehen noch nicht bestimmt. Das Problem: Jederzeit könnte sich



Gefährliche Unglücksstelle: Bislang konnte nicht mit der Räumung begonnen werden.

Bild Kapo Schwyz

Der Kanton Schwyz will und braucht eine
sicherere Verbindung für:

- Pendler, Anwohner
- Schwyzer, Urner und Tessiner Wirtschaft
- Nord-Süd-Verbindung

2.2 Keine Kapazitätserweiterung

- Attraktivität: Ja, aber keine Kapazitätserweiterung
- Engpass bleibt zwischen Gumpisch und Flüelertunnel (3.1 km)
- Kein Zeitgewinn

2.3 Entlastung von Brunnen



- Sperrungen des Mositunnels belasten Brunnen stets mit unerträglichem Durchgangsverkehr in der verkehrsberuhigten Tempo 30-Zone (bei Teilspernung Mosi ca. 10'000 Fahrzeuge/Tag statt ca. 4'000 Fahrzeuge/Tag im Dorf)
- Gesamtsanierung Mositunnel bedingt Vollsperrung über Monate -> ohne Morschacher Tunnel unvorstellbar

2.4 Umfahrung von Sisikon

- Belastung für die Gemeinde heute mit bis zu 14'000 Fahrzeuge/Tag unzumutbar und gefährlich
- Behinderung des Verkehrsflusses auf der wichtigen Nord-Süd-Strecke belastet alle Verkehrsteilnehmer
- Solidarität mit Nachbarkanton Uri
- Umfahrung von Sisikon gehört zum Paket „Netzvollendung Nationalstrasse“ des Bundes und ist eine Jahrzehnte alte Pendeuz

Kurzumfahrung von Sisikon nicht sinnvoll

Varianten Kurzumfahrung wurden mehrfach geprüft, aber:

- würden vom Bund weder bewilligt noch finanziert
- Verlängerung der offenen Strecke -> sehr teure und aus Landschaftsschutzgründen nicht tolerierbare Kunstbauten (BLN-Gebiet) -> klare Meinungsäusserung der ENHK
- grösste Sicherheitsdefizite liegen auf Schwyzer Boden (zwischen Brunnen und Sisikon)

2.5 Umwelt

- BLN-Schutzgebiet
- Aufwertung
- ohne Tunnel: offene Strecken mit vielen Kunstbauten, die einen nicht tolerierbareren Eingriff in die empfindliche Landschaft darstellen (ENHK)

2.6 Ausweichroute Seelisbergtunnel

- Bund fordert: Bei Schliessung des Seelisbergtunnels (A2) muss die Axenstrasse als Ausweichroute sicher verfügbar sein und den Verkehr bewältigen
- diese Netzredundanz wird erst mit der neuen Axenstrasse gewährleistet

2.7 Verbesserung für Langsamverkehr



Heute:

Hohe Sicherheitsrisiken für Velofahrer, Fussgänger- und Landwirtschaftsverkehr (Zitat auf Trail.ch: „***Auf der Axenstrasse heisst es also Spital+Tod oder Trottoir wählen***“)

Morgen:

Langsamverkehr wird auf die baulich angepasste alte Axenstrasse geleitet (neue Axenstrasse ist für diesen gesperrt)

Und touristische Aufwertung für die ganze Region



Gesamtleiter Paul Gerber

3. Kurzüberblick Projekt

Das aufgelegte Ausführungsprojekt



Planungsgeschichte Axen

- 1970
- 1991– 1993
- 1995
- 1999 – 2001

Bund beauftragt Kantone zur Neuplanung
Generelles Projekt Fronalp Tunnel

Uneinigkeit SZ / UR zum Fronalp Tunnel

Kreativphase:

- Nullvariante
- Fronalp
- Fronalp kurz
- Grossumfahrung
- Überlauf
- Ort
- Kurzumfahrung

→ Etappierter Tunnel

Auftrag Generelles Projekt (GP)

Einreichung GP

Genehmigung GP → Ausführungsprojekt (AP)

Variantenstudie Kurzumfahrung für ENHK

Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- 2002
- 2007
- 2009
- 2009
- 2014

Kurzumfahrung Sisikon:

Beurteilung der ENHK vom 12. Oktober 2009:

- **Schlussfolgerung** : „... *kann bereits heute abschliessend beurteilt werden, dass beide der beiden neu zur Diskussion stehenden Varianten dem Gebot der grösstmöglichen Schonung gemäss Art. 6 NHG nicht genügen und damit nicht bewilligungsfähig sind.*“
- **Antrag**: „*Die ENHK beantragt* deshalb, auf die beiden neu vorgeschlagenen Varianten zu verzichten und *das genehmigte Projekt weiter zu bearbeiten*, respektive gemäss den von der Kommission formulierten Ansätzen weiter zu optimieren.“

Zwei Röhren?

Nein, weil:

- erst ab DTV 20'000 erforderlich
- Tunnellänge zu kurz
- Anteil Lkw klein

(Quelle: EU Richtlinie 2004/54/EG)

Konflikt N4 und NEAT?

Aufgabe:

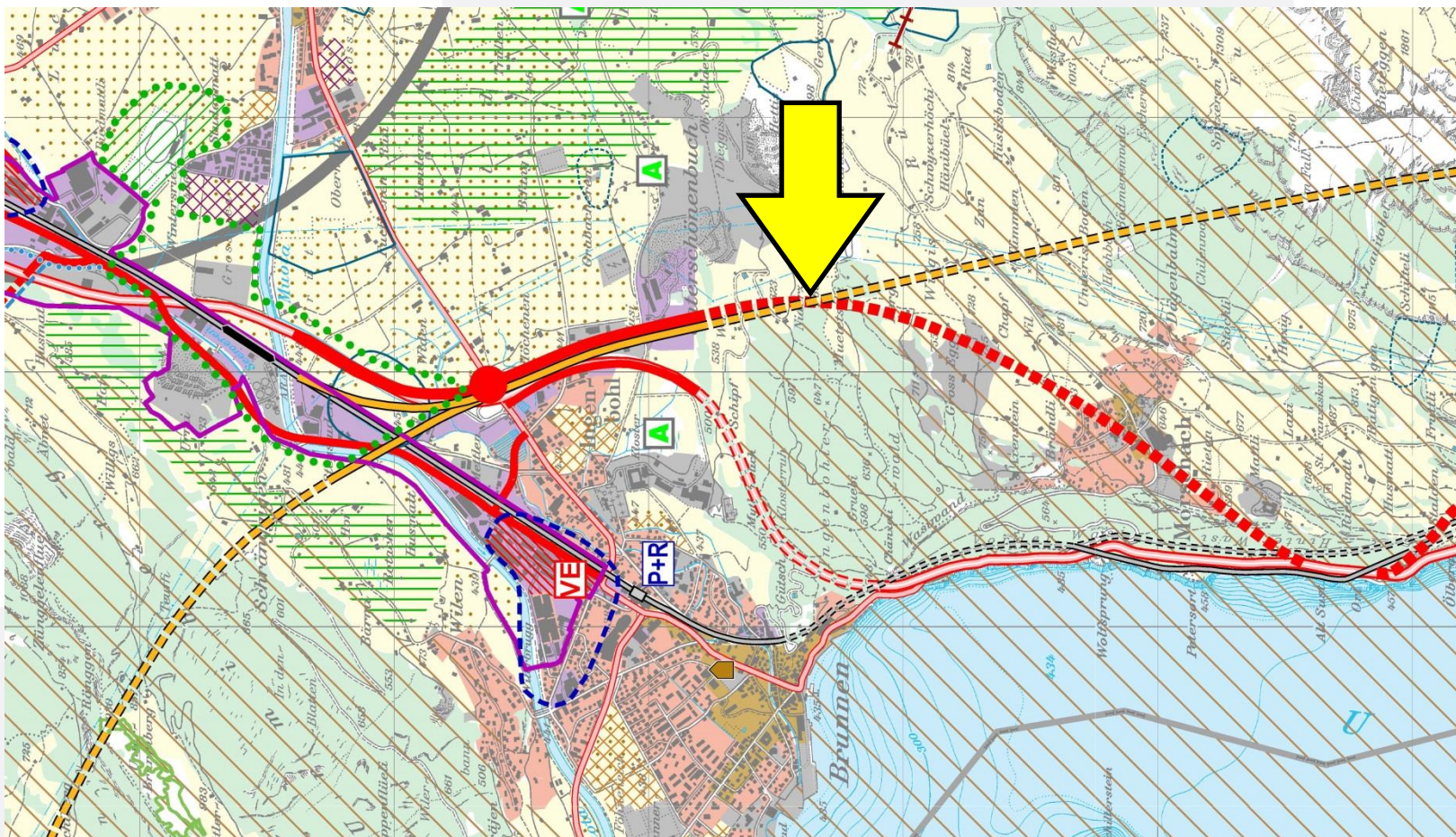
- Bündelung der Verkehrsträger
- Vertikale Lage: „à niveau“

Nein, weil:

- Kreuzung im Berg

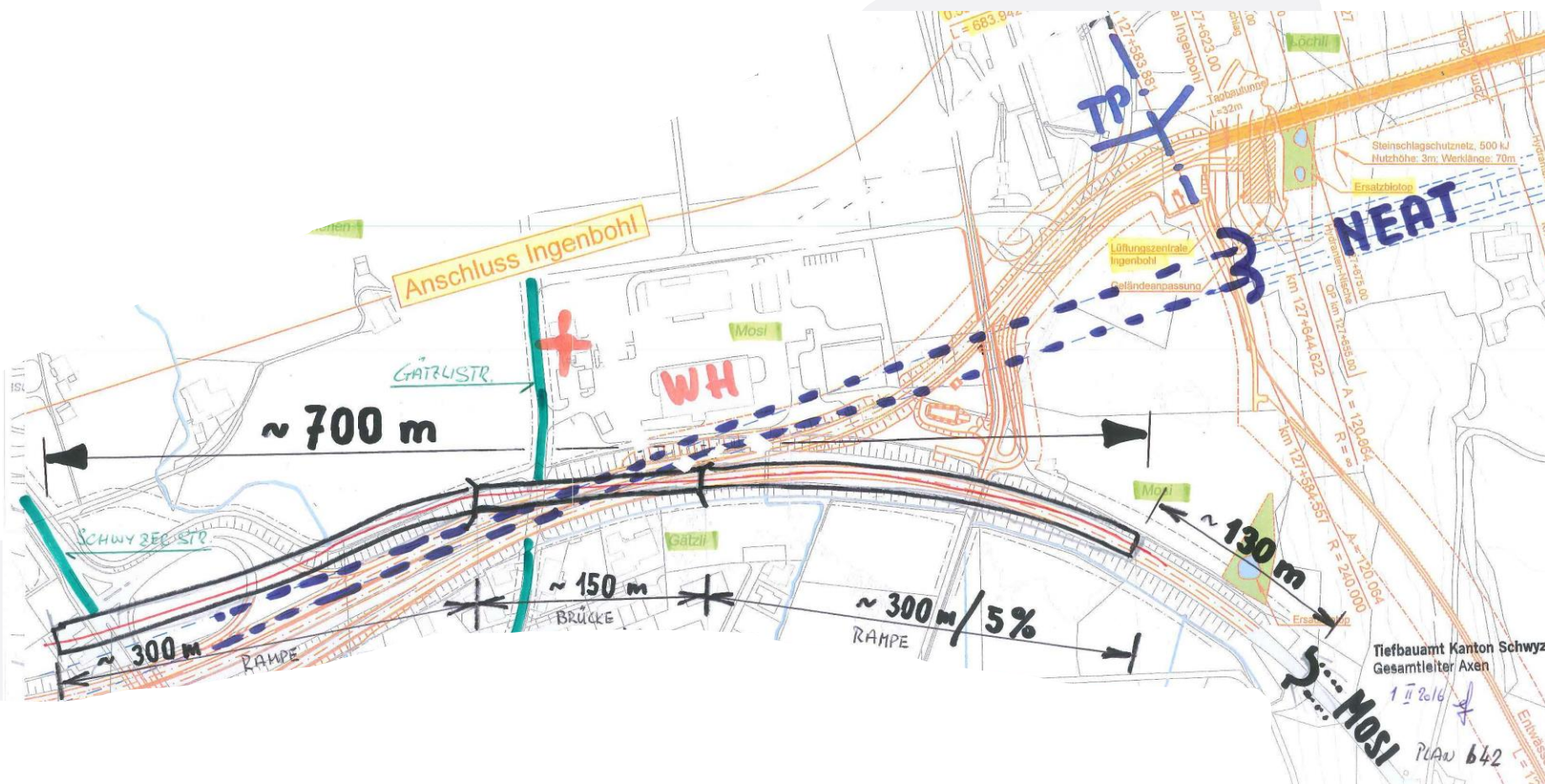
N4 / NEAT

(Richtplan „Rigi-Mythen“ vom 23. Februar 2010)



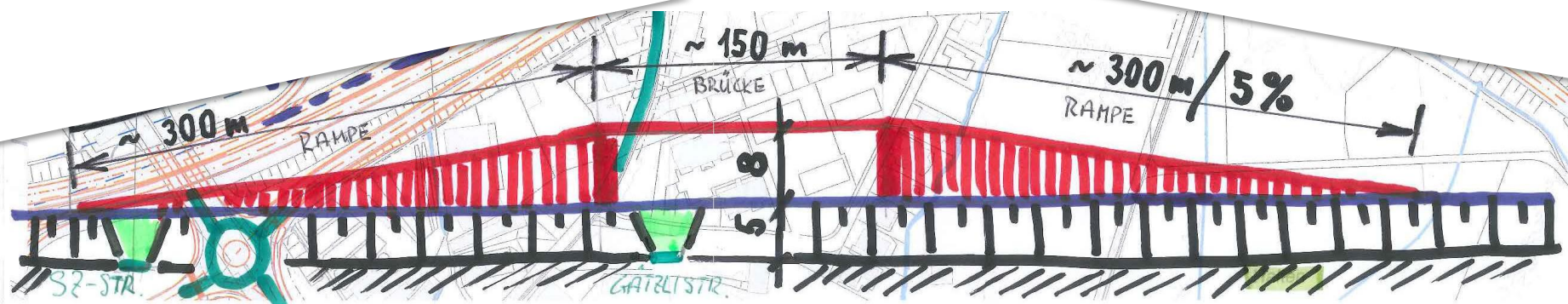


NEAT **OHNE** N4 im Felderboden Situation



NEAT **OHNE** N4 im Felderboden

Längenprofil



Kosten Bau

Generelles Projekt	(Preisbasis 2004)	743 Mio
Projektentwicklung		60 Mio
Teuerung	(23%)	173 Mio
MWST	(von 7.6% auf 8%)	4 Mio
Ausführungsprojekt	(Preisbasis 2014) (innerhalb Kostenvorgabe)	980 Mio



Kostenaufteilung

Anteil Bund	SZ	92%	650 Mio
	UR	97%	266 Mio
Anteil Kantone	SZ	8%	56 Mio
	UR	3%	8 Mio
Total			980 Mio

„Alte Axenstrasse“

- Instandstellung durch Bund bis ca. 2030
- Übernahme durch Kanton Schwyz ca. 2030

Betrieblicher Unterhalt:

- heute durch Gebietseinheit XI	0.7 Mio
- Erfahrungswert TBA SZ	0.4 Mio
➔ Ziel	0.5 Mio

„Alte Axenstrasse“

Baulicher Unterhalt: (60 Jahre Lebensdauer)

- bis 2050 nicht erforderlich
- ab 2050 0.25 Mio

- Inventarwert 220 Mio
- Kalkulatorische Abschreibung 3.7 Mio/a

Fazit: Kanton Schwyz in der Pflicht

- Auftrag des Bundes: „Netzvollendung Nationalstrasse“ auf der Strecke Ingenbohl–Gumpisch
- Uri und Schwyz sind bundesrechtlich in der Pflicht
- Bund und beide Kantone treiben das Projekt mit hoher Priorität und grossem Engagement voran
- Regierungsrat steht voll hinter dem Projekt
- Bau hat auch volkswirtschaftliche Vorteile für Schwyz
- Solidarität mit Nachbarkanton Uri
- keine Kapazitätserweiterung
- Finanzielle Tragbarkeit gegeben