

Medienkonferenz 21. Januar 2016 Initiative „Axen vors Volk“



Agenda

- 1. Initiative «Axen vors Volk» – Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung**
- 2. Die Gründe für die N4 Neue Axenstrasse aus Schwyzer Sicht**
- 3. Stand des Projektes**

Regierungsrat Othmar Reichmuth

1. Initiative «Axen vors Volk» - Antrag des Regierungsrates auf Ablehnung

Seite 3

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)

Seite 4

Gültigkeit

- Nur Auftragsnorm sich gegen Axen einzusetzen
- Vereinbarkeit mit Bundesrecht und kantonalem Recht
- Keine Aufforderung zu einem rechtswidrigen Verhalten (z.B. Auftrag zur Verschleppung oder Verzögerung)
- Interesse des Kantons Uri tangiert / aber keine Verletzung der Integrität
- Im Übrigen: in dubio pro Volksrechte

FAZIT: GÜLTIG

Seite 5

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)

Seite 6

Regierungsrat Othmar Reichmuth

2. Die Gründe für die N4 Neue Axenstrasse aus Schwyzer Sicht

Seite 7

Ausgangslage – gesetzliche Grundlage

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: Die N4 (Axenstrasse) ist Teil des Nationalstrassennetzes

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

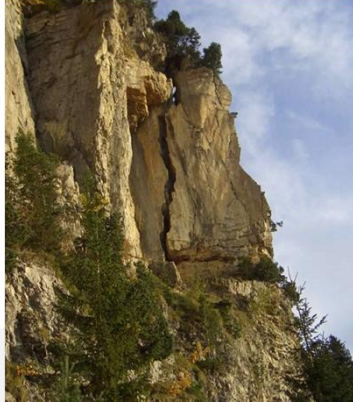
2009 hat der Bundesrat anlässlich der Genehmigung des von den beiden Kantonen Uri und Schwyz vorgelegten Generellen Projektes der beantragten Aufklassierung von der dritten in die zweite Klasse zugestimmt

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

Finanzierung

Kostenaufteilung zwischen Bund und Kantonen ist bundesrechtlich vorgeschrieben (Art. 7 ff. 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)

2.1 Sicherheit und Verfügbarkeit



Seite 11

Immer wieder **schwere Verkehrsunfälle:**

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



Seite 12

Hohes Naturgefahrenrisiko

Felsstürze und Rufen die wiederholt zu Sperrungen führen:

Beispiele

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

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

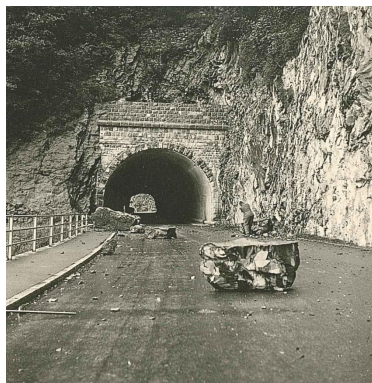
Seite 13

23. Februar 1942, Ölberg

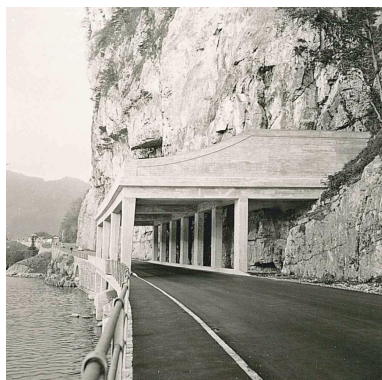


Seite 14

6. September 1952



16. November 1958



15. März 1970, Ölberg



Seite 17

2. Oktober 1973, Mosi-Süd



Seite 18

1983, Schiefernegg Süd-Dorni



11. April 1992, Ölberg



11. Februar 2003, Ölberg



Seite 21

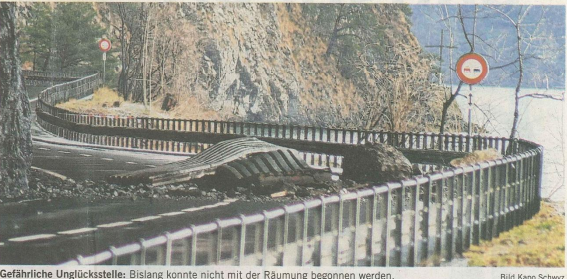
24. Februar 2009, Bote

BOTE DER URSCHWEIZ | DIENSTAG, 24. FEBRUAR 2009 **3**

Axen bleibt ein Gefahrenherd

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

Morschach – Laut Angaben der Kantons-
polizei Schwyz hatten sich ges-
tern Montagnachmittag um etwa
15.00 Uhr rund fünf Kubikmeter Fels
aus der Wand gelöst. Die Brocken
stürzten auf die Galerie südlich des
Ölbertunnels. An zwei Stellen erlitt
die Decke massiven Schaden. Glück-
licherweise wurden weder Personen
noch Fahrzeuge beschädigt. Der Fels
dürfte sich nach aktuellen Erkenntnis-
sen wegen des Tauwetters gelöst ha-
ben. Deshalb ist im Moment das wei-
tere Vorgehen noch nicht bestimmt.
Das Problem: Jederzeit könnte sich



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

Bild Kapo Schwyz

Seite 22

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
- Engpass bleibt zwischen Gumpisch und Flüelertunnel (3.1 km)

2.3 Entlastung von Brunnen



Seite 25

- 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)
- Gesamtanierung Mositunnel bedingt Vollsperrung über Monate -> ohne Morschacher Tunnel unvorstellbar
- Entwicklung «Brunnen Nord» ohne Morschacher Tunnel schwierig, da Dorfdurchfahrt gewährleistet sein muss

Seite 26

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

Seite 27

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)
- grösste Sicherheitsdefizite liegen nördlich von Sisikon, auf Schwyzer Boden

Seite 28

2.5 Umwelt

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

Seite 29

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

Seite 30

2.7 Verbesserung für Langsamverkehr



Seite 31

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)

Seite 32

Und touristische Aufwertung für die ganze Region



Seite 33

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

Seite 34

Gesamtprojektleiter Paul Gerber

3. Stand des Projektes

Seite 35

Linienführung



Seite 36

1. Etappe

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ausführungsprojekt Sisikoner Tunnel															
Plangenehmigungsverfahren															
Detaillprojekt Sisikoner Tunnel															
Prüfung DP (ASTRA)															
Erstellung von Ausschreibungsunterlagen															
Submissionsverfahren / Vergaben															
Realisierung Sisikoner Tunnel															

3. Etappe

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ausführungsprojekt Morschacher Tunnel															
Plangenehmigungsverfahren															
Detaillprojekt Morschacher Tunnel															
Prüfung DP (ASTRA)															
Erarbeitung von Ausschreibungsunterlagen															
Submissionsverfahren / Vergaben															
Realisierung Morschacher Tunnel															

Seite 37

Plangenehmigungsverfahren (PGV)

- 15. Oktober 2014 öffentliche Planaufgabe
- 57 Einsprachen an UVEK, viele betreffend Landerwerb
- 13. November 2015 Teilneuaufgabe Ingenbohl/Morschach:
(Installations-/ Deponiekonzept, Löschwasser-Reservoir)
- Einigungs- und Landerwerbsverhandlungen
(1/3 der 57 Einsprachen zurückgezogen)

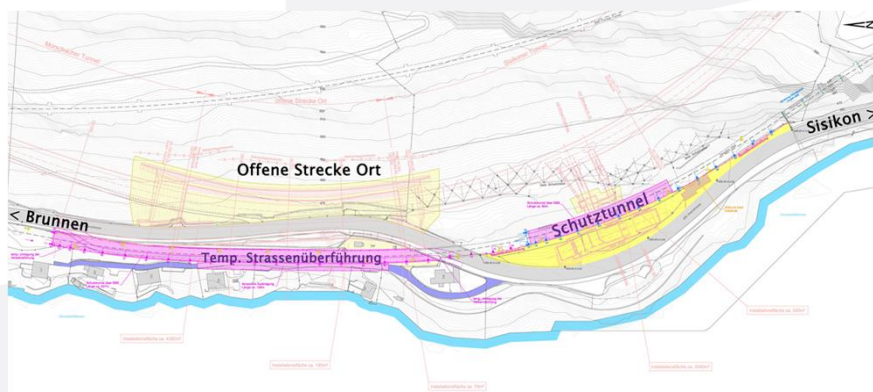
Seite 38

Teilgenehmigung temporäre Strassenüberführung und Schutzunnel Ort

- Grundauftrag: kleinstmögliche Verkehrsbehinderung
 - Abschnitt «Offene Strecke Ort»
 - Ausführung ab bestehender Axenstrasse
 - Lichtsignal über Monate
- Verlegung der seeseitigen Fahrbahn inkl. Geh- und Radweg erfolgt gemäss Ausführungsprojekt über SBB-Gleis

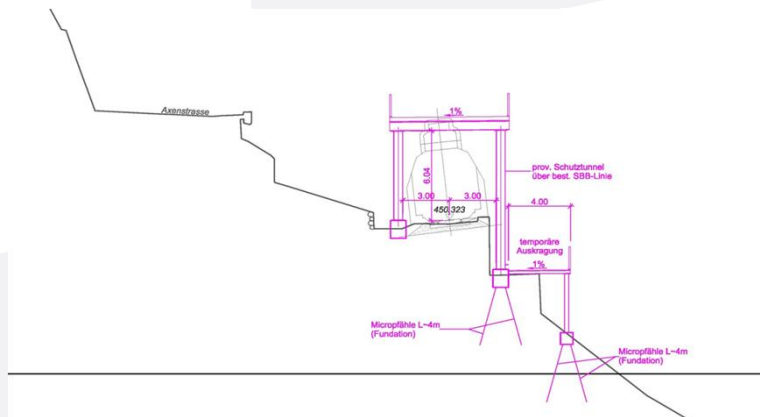
Seite 39

Teilgenehmigung temporäre Strassenüberführung und Schutzunnel Ort



Seite 40

Teilgenehmigung temporäre Strassenüberführung und Schutzunnel Ort



Seite 41

Teilgenehmigung temporäre Strassenüberführung und Schutzunnel Ort

- SBB saniert Bahn-Axentunnel seeseitig 2016 – 2020
→ Totalsperre des Seegleises im Bereich Ort 2017
- Synergie-Nutzung in technischer, ökologischer und finanzieller Hinsicht
- Anwohner, Gemeinde und SBB begrüßen diesen Ablauf
- Gesuch am 4. Dezember 2015 an UVEK eingereicht

Seite 42

Nächste Meilensteine

- Herbst 2016: Teilgenehmigung für temporäre Bauten Ort
- Ende 2016: Erhalt Plangenehmigung
- ab 2017: diverse Vorbereitungsarbeiten
- ab Herbst 2018: Start der Hauptarbeiten Sisikoner Tunnel
- Ende 2018: Start der Hauptarbeiten Morscher Tunnel
- ab 2024/2025 sollen der Sisikoner Tunnel und anschliessend der Morschacher Tunnel in Betrieb genommen werden

Seite 43

Haben Sie Fragen?

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse.

Seite 44