

Rotary Mythen

Meeting vom 14. April 2016

Themen

- 1. Aktuelles aus dem Baudepartement**
- 2. Initiative „Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel“**

Laufende Bauvorhaben

- **Gibelhorn / Abschluss, Einbau Deckbelag**
- **Südümfahrung Küssnacht**
- **Kernentlastung Lachen**
- **Einsiedeln / Gross - Steinbach**
- **Buttikon - Reichenburg**
- **Galgenen – Siebnen**
- **Brunnen - Gersau**

In Planung / Hochbau

- **PHSZ / Schulraumerweiterung**
- **HZI Goldau**
- **Verkehrsamt Pfäffikon / Erweiterung**
- **KSA Projektwettbewerb**
- **Schulraumplanung Innerschwyz**
- **Verwaltungszentrum**

In Planung / Tiefbau

- **Autobahnanschlüsse**
 - . Halten und Testplanung Pfäffikon Ost
 - . Wollerau, Wangen Ost, Arth (Halbanschluss)
- **H8 / Anschluss Steinerstrasse**
- **H8 / 3. Altmatt - Biberbrugg**
- **Holeneich - Tuggen**

ÖV / Energiefachstelle

- Teilrevision GÖV / Pendlerabzug und ÖV-Verteilschlüssel
- FABI / Ausbauschnitt 2030
- Teilrevision Energiegesetz

Axeninitiative

Abstimmung vom 05. Juni 2015



Initiativtext

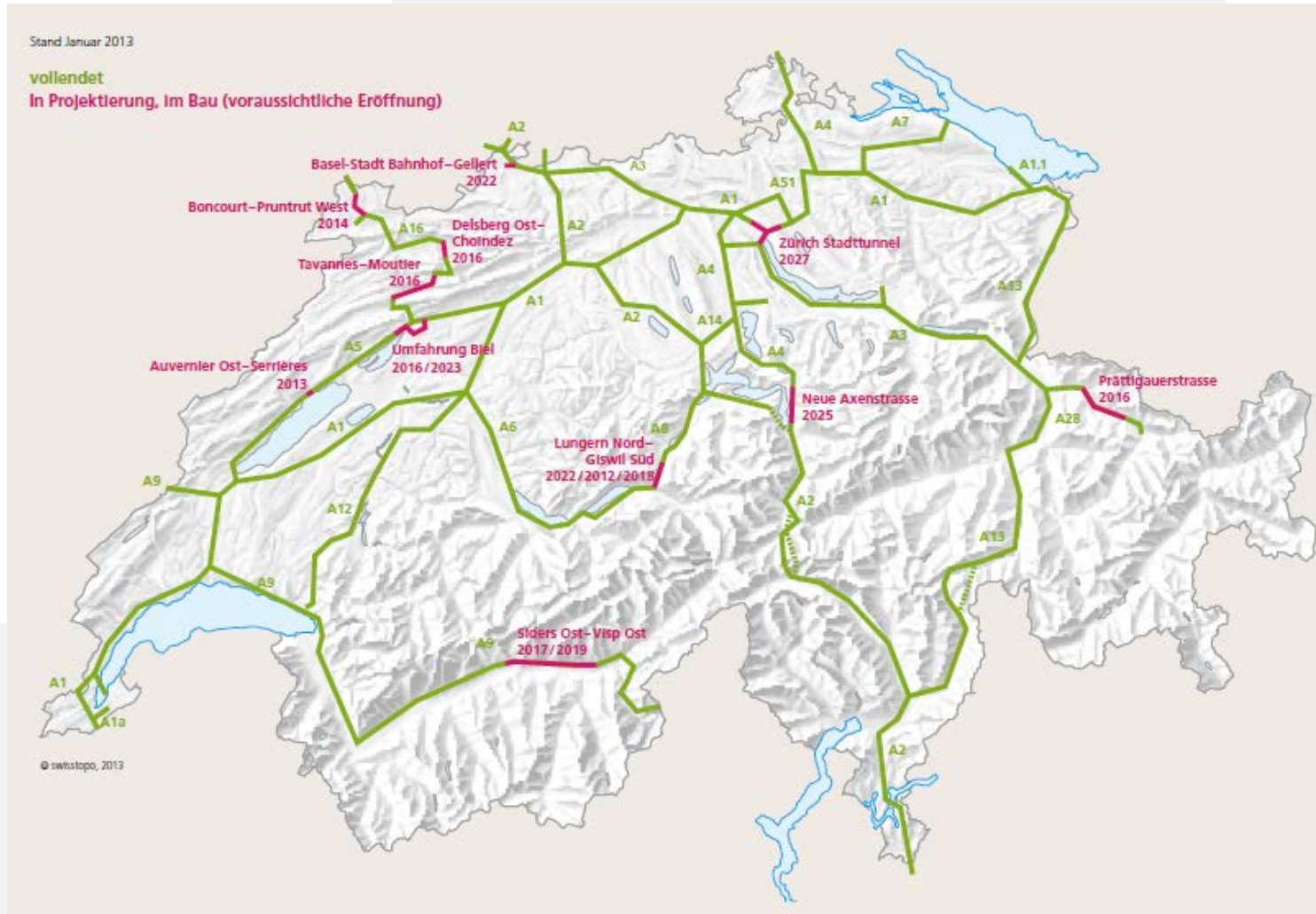
Die Behörden des Kantons wirken mit allen rechtlich zulässigen Mitteln darauf hin, dass:

- a) die Sicherheit für den Motorfahrzeug- und den Langsamverkehr auf der bestehenden Axen-Nationalstrasse verbessert wird;
- b) das Tunnelprojekt A4 Neue Axenstrasse nicht realisiert wird.

Das aufgelegte Ausführungsprojekt



Ausgangslage: Netzbeschluss 1960



Netzfertigstellung / Finanzbeteiligung

Art. 197 Ziff. 3 BV: -> **Baupflicht**

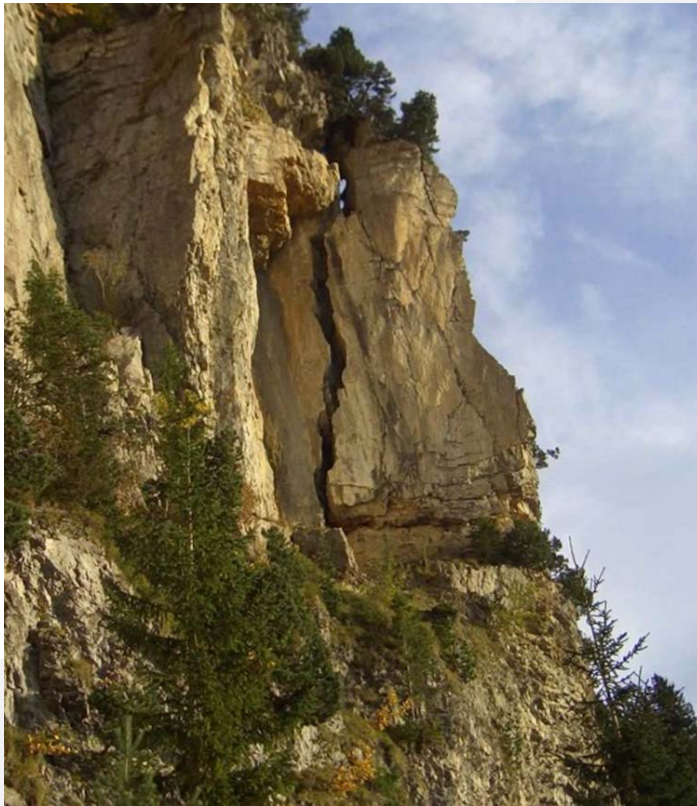
Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (Anhang 1, Ziffer c): Die N4 (Axen-strasse) ist Teil des Nationalstrassennetzes

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

Die Gründe für die N4 Neue Axenstrasse aus Schwyzer Sicht

Sicherheit und Verfügbarkeit



Immer wieder **schwere Verkehrsunfälle:**

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



Der Kanton Schwyz will und braucht eine
sicherere Verbindung für:

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

Keine Kapazitätserweiterung

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

Entlastung von Brunnen



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 Pendezenz

Umwelt

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

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

Verbesserung für Langsamverkehr



Und touristische Aufwertung für die ganze Region



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

- 2002
- 2007
- 2009
- 2009
- 2014

Auftrag Generelles Projekt (GP)

Einreichung GP

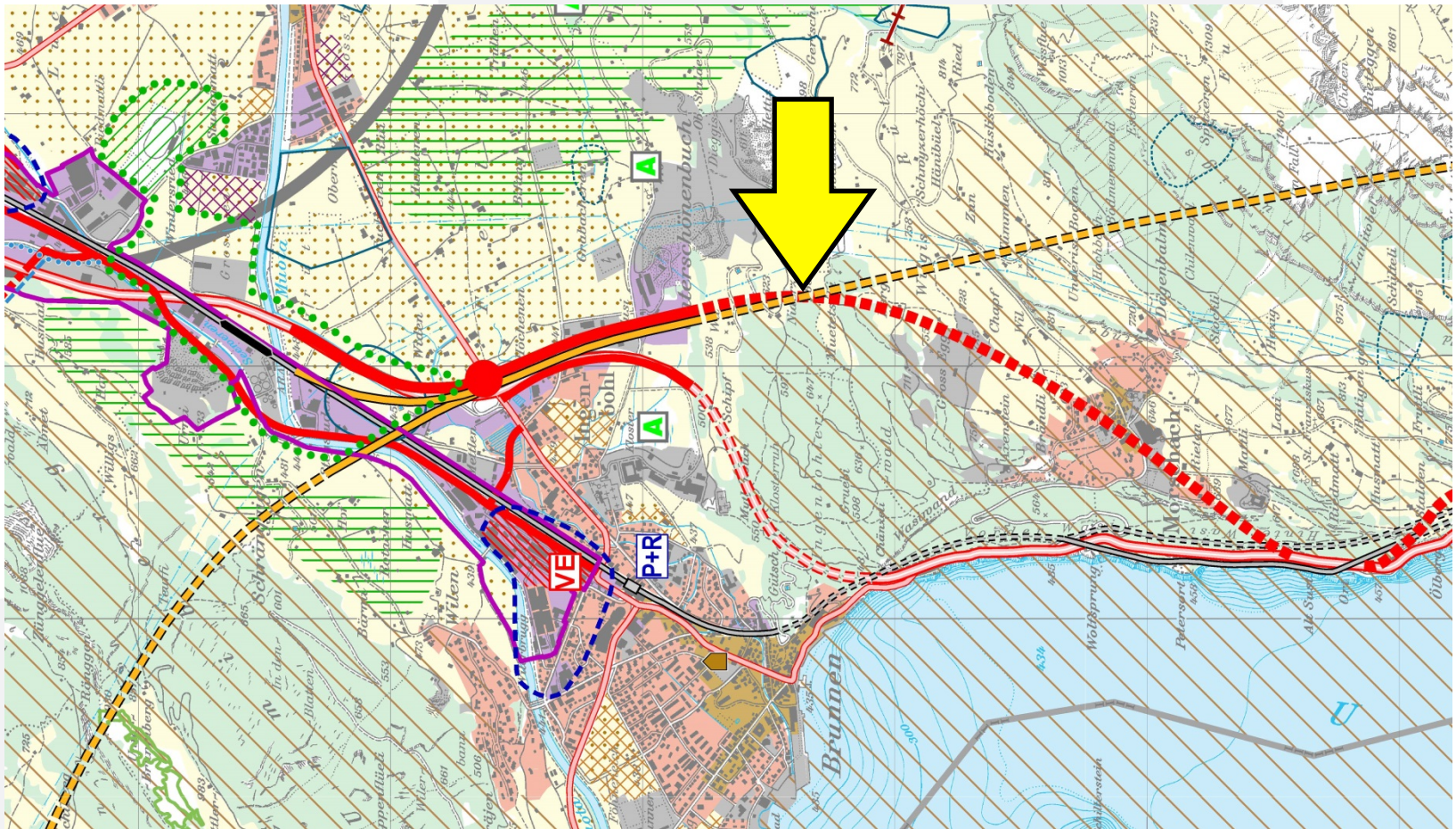
Genehmigung GP → Ausführungsprojekt (AP)

Variantenstudie Kurzumfahrung für ENHK

Start Plangenehmigungsverfahren (PGV)

N4 / NEAT

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



Kostenaufteilung

Anteil Bund	SZ	92%	650 Mio
	UR	97%	266 Mio
Anteil Kantone	SZ	8%	56 Mio
	UR	3%	8 Mio
<hr/>			
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 |

➔ Schwyzer Strassennetz wird um 3 % erweitert!

Fazit: Kanton Schwyz in der Pflicht

- **Auftrag des Bundes: „Netzvollendung Nationalstrasse“**
- **Uri und Schwyz sind bundesrechtlich in der Pflicht**
- **Regierungsrat steht voll hinter dem Projekt**
- **Bau hat klare volkswirtschaftliche Vorteile für Schwyz**
- **Solidarität mit Nachbarkanton Uri**
- **keine Kapazitätserweiterung**
- **Finanzielle Tragbarkeit gegeben**