



Brunnen, 10. September 2019

Felsabbruch am Axen

Beantwortung KA 20/2019

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 20. August 2019 hat Kantonsrat Andreas Marty folgende Kleine Anfrage eingereicht:

„Wegen eines drohenden Felssturzes im Bereich Gumpisch südlich von Sisikon ist die Axenstrasse seit Sonntag 28. Juli gesperrt. Infolge starker Regenfälle sind nach einem Murgang im oberen Gumpischtal 500 Meter oberhalb der Axenstrasse zwei mehrere hundert Tonnen schwere Felsblöcke freigelegt worden, die akut absturzgefährdet seien und direkt in der Falllinie der Axenstrasse lagen. Obwohl die Blöcke inzwischen gesprengt werden konnten, sind zwei weitere, noch grössere instabile Felsblöcke freigelegt worden. Die Strasse müsse darum aus Sicherheitsgründen weiterhin gesperrt bleiben, auch bis ein Überwachungssystem eingerichtet sein wird. Immerhin kann nun die gesperrte Axenstrasse für die Ausführung von Unterhaltsarbeiten benutzt werden.

Es sind nun Stimmen laut geworden, die behaupten, dass die neue Axenstrasse nicht hätte gesperrt werden müssen, wenn sie bereits fertig erstellt wäre. Das scheint mir jedoch völlig unrealistisch. Da die Felsbrocken genau in dem Bereich hinunter zu fallen drohen, wo der geplante Tunnel der neuen Axenstrasse fertig ist und die Strasse mit einer Brücke über den Gumpisch führt, ist es in Anbetracht der Dimension der beiden Felsbrocken kaum anzunehmen, dass die dort projektierte Steinschlaggalerie einem solchen Ereignis hätte standhalten können und dass in der Folge auch die neue 980 Millionen Franken teure Axenstrasse nicht hätte für mehrere Wochen komplett gesperrt werden müssen.

Darum meine Fragen an den Regierungsrat:

- 1. Es scheint, dass die im Projekt neue Axenstrasse geplante Steinschlaggalerie im Gumpisch den jetzt herunterzufallen drohenden Felsbrocken kaum hätte Stand halten können. Angenommen die Axenstrasse wäre bereits wie projektiert fertig erstellt, hätte sie aufgrund dieses Ereignisses nicht trotzdem genauso lang komplett gesperrt werden müssen und sind aufgrund dieses Ereignisses Projektoptimierungen vorgesehen?*
- 2. Wie teuer waren in den letzten fünf Jahren die Unterhalts- und Sicherungsarbeiten für die Axenstrasse aufgeteilt in den Schwyzer- und Urner Bereich?*
- 3. Der ungeahnte Felsabbruch im Gumpischtal dürfte mit den dafür erforderlichen Sicherungsarbeiten des Abbruchgeländes schnell Kosten von gegen einer Million Franken verursachen.*

Sollte dereinst einmal die neue Transitstrasse im Tunnel verlaufen, soll die heutige Axenstrasse an die Kantone Schwyz und Uri übergehen, die dann für deren Unterhalt und Sicherung verantwortlich sein werden. Niemand kann ausschliessen, dass künftig noch grössere, teurere Felsabbrüche passieren. Zeigt dieser Felsabbruch nicht exemplarisch, wie die Axenstrasse für unseren Kanton droht zu einem teuren Risiko zu werden, weil ja selbst der Astra Verantwortliche Richard Kocherhans in einem Fernseh-Interview sagte, dass die Axenstrasse auch in Zukunft ständig werde von Felsabbrüchen bedroht werden?“

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

2.1.1 Projekt Neue Axenstrasse

Mit dem Projekt N4 Neue Axenstrasse wird eine Jahrzehnte alte Pendenz im Auftrag des Bundes erledigt. Obwohl die Axenstrasse in den letzten Jahrzehnten immer wieder saniert und ausgebaut wurde, genügt sie den heutigen Anforderungen nicht mehr.

Das Projekt sieht im Wesentlichen den Morschacher- und den Sisikoner-Tunnel vor. Damit ist die Schwyzer Seite der neuen Axenstrasse, mit Ausnahme im Gebiet «Ort», im Tunnel und somit vor Naturereignissen geschützt. Das südliche Ende der neuen Axenstrasse endet im Bereich «Gumpisch», wodurch rund die Hälfte der Axenstrasse auf der alten Linienführung verbleibt. Vergleich auch zum Projekt: www.axen.ch.

2.1.2 Ziele der neuen Axenstrasse

Mit dem Projekt sind insbesondere die folgenden Hauptziele zu erreichen:
Die Sicherheit und Verfügbarkeit der ganzen Axenstrasse von Brunnen bis nach Flüelen ist zu gewährleisten. Die derzeitige Sperrung der Axenstrasse zeigt wiederum, was für schwerwiegende Folgen dies für die Anwohner, Pendler sowie die Schwyzer, Urner und Tessiner Wirtschaft hat.

Die seit Jahren bestehende grosse Belastung von Sisikon, durch den Durchgangsverkehr, kann mit dem Sisikoner-Tunnel eliminiert werden.

Und zudem wird eine Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2) verfügbar sein. Diese sogenannte Netzredundanz wird mit der neuen Axenstrasse gewährleistet. Die jüngste gleichzeitige – zum Glück nur kurzfristige – Sperrung des Seelisbergtunnels zeigte, wie schnell die Kantone Uri und Schwyz von der wichtigen Nord-Süd-Verbindung der Schweiz abgeschnitten wurden. Der ganze Nord-Süd-Verkehr musste die Zentralschweiz grossräumig umfahren.

2.1.3 Felsabbruch

Im vom Felsabbruch betroffenen Gebiet «Gumpisch» ist im Projekt N4 Neue Axenstrasse eine Steinschlaggalerie vorgesehen.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. Es scheint, dass die im Projekt neue Axenstrasse geplante Steinschlaggalerie im Gumpisch den jetzt herunterzufallen drohenden Felsbrocken kaum hätte Stand halten können. Angenommen die Axenstrasse wäre bereits wie projiziert fertig erstellt, hätte sie aufgrund dieses Ereignisses nicht trotzdem genauso lang komplett gesperrt werden müssen und sind aufgrund dieses Ereignisses Projektoptimierungen vorgesehen?

Das Projekt sieht bereits heute vor, dass Sturzereignisse mit einer 100-jährigen und Murgänge mit einer 300-jährigen Wiederkehrperiode gesichert sind. Nach heutigen Erkenntnissen hätte das Ereignis vom Sonntag, 28. Juli 2019, also die hinuntergefallenen Felsbrocken, keine Einschränkung auf den Betrieb der neuen Axenstrasse gehabt. Dies, weil Steinschlagschutznetze, Gerinnekorrekturen, Galerien und Tosbecken die Energie des Steinschlages abgelenkt oder aufgenommen hätten.

2. Wie teuer waren in den letzten fünf Jahren die Unterhalts- und Sicherungsarbeiten für die Axenstrasse aufgeteilt in den Schwyzer- und Urner Bereich?

2.1 Rückblickend – Jetztzustand

Der Betrieb, Unterhalt (betrieblicher und kleiner baulicher Unterhalt), bauliche Massnahmen Projekte /Ereignisse und Überwachung auf Nationalstrassen-Standard belief sich auf der Schwyzer Seite (Brunnen Nord bis Kantonsgrenze; ohne Mosi- und Flüelertunnel) auf durchschnittlich 1.4 Mio Franken pro Jahr und auf der Urner Seite auf 2.4 Mio Franken pro Jahr.

2.2 Zukünftig ab Übernahme durch die Kantone

Vor der Übernahme durch die Kantone wird der Bund die alte Axenstrasse Instand stellen (circa 2030). Ab diesem Datum wird bis circa 2050 kein baulicher Unterhalt notwendig sein, weil die Lebensdauer durch die Instandstellung erneuert worden ist. Die nachfolgenden jährlichen Aufwendungen für den baulichen Unterhalt wurde auf 0.25 Mio Franken pro Jahr hochgerechnet. Diese Zahlen betreffen nur den Abschnitt des Kantons Schwyz und haben sich am Standard einer Kantonsstrasse orientiert.

Für den betrieblichen Unterhalt geht man aufgrund eines Erfahrungswertes von 0.5 Mio Franken pro Jahr aus. Dies ebenfalls nur für den Schwyzer-Teil gerechnet und mit dem Standard einer Kantonsstrasse.

3. Der ungeahnte Felsabbruch im Gumpischtal dürfte mit den dafür erforderlichen Sicherungsarbeiten des Abbruchgeländes schnell Kosten von gegen einer Million Franken verursachen. Sollte dereinst einmal die neue Transitstrasse im Tunnel verlaufen, soll die heutige Axenstrasse an die Kantone Schwyz und Uri übergehen, die dann für deren Unterhalt und Sicherung verantwortlich sein werden. Niemand kann ausschliessen, dass künftig noch grössere, teurere Felsabbrüche passieren. Zeigt dieser Felsabbruch nicht exemplarisch, wie die Axenstrasse für unseren Kanton droht zu einem teuren Risiko zu werden, weil ja selbst der Astra Verantwortliche Richard Kocherhans in einem Fernseh-Interview sagte, dass die Axenstrasse auch in Zukunft ständig werde von Felsabbrüchen bedroht werden?

Wie unter der Antwort Ziffer 2 dargelegt, können nicht tel quel die bisherigen Aufwandkosten für den Unterhalt der noch in Betrieb stehenden Nationalstrasse und für die zukünftigen Kosten zu Lasten der Kantone übernommen werden. Denn einerseits wird die alte Axenstrasse vom Bund in Stand gestellt, was eine neue Lebensdauer zur Folge hat und die baulichen Unterhaltskosten in den ersten rund 20 Jahren nicht anfallen. Und andererseits wird die Axenstrasse nicht mehr nach Nationalstrassenstandard unterhalten werden müssen (betrieblicher Unterhalt).

Die zukünftigen Aufwendungen für die alte Axenstrasse werden verursachergerecht über die Spezialfinanzierung Strassenbau abgedeckt und belasten die Staatskasse nicht.

2.3 Zustellung: Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatskanzlei (Staatsschreiber, Sekretariat Kantonsrat, Kommunikationsbeauftragter); Baudepartement; Tiefbauamt; Baudirektion Kanton Uri (3); Bundesamt für Strassen ASTRA; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz
Departementsvorsteher



Othmar Reichmuth, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 12. September 2019