

Kantonale Abstimmung am 5. Juni 2016



Axen-Initiative

Argumentarium

Seit Jahren ist der geplante Gegenverkehrstunnel am Axen heftig umstritten. Mit dem JA zur Axen-Initiative werden unsere Behörden verpflichtet, sich in Bern für eine bessere Lösung am Axen einzusetzen. Statt 1,3 Milliarden Franken Steuergelder für ein über-
teuertes Projekt mit einem gefährlichen Gegenverkehrstunnel zu verschleudern, soll die bestehende Axenstrasse sicherer gemacht und Sisikon mit einer Dorfumfahrung entlastet werden.

Kritik von Bürgerlichen und Linken: Der Bau der Neuen Axenstrasse mit dem Morschacher- und Sisikonertunnel ist in allen politischen Lagern umstritten: Da gibt es rechte und linke Bundesparlamentarier aus unserem Kanton, die sich kritisch zum Tunnelbau äussern. Der Kantonsrat hat sich zweimal gegen das Luxusprojekt ausgesprochen. Der Regierungsrat hingegen vertritt die Meinung, der Bau der Axenstrasse sei Bundessache und gab dem Kantonsrat zu verstehen, wir Schwyzerinnen und Schwyzer hätten zu der Sache sowieso nichts zu sagen. Der Bundesrat wolle das Loch, es sei nun mal so. Das stimmt aber nicht: noch nie ist gegen den Willen eines Kantons eine Nationalstrasse gebaut worden.

„Echte Demokratie ist Mitsprache des Volkes, überall und jederzeit, also auch bei Strassenprojekten.“
Urs Betschart, VCS SZ, Goldau

Bevölkerung endlich befragen: Die Schwyzer Bevölkerung hat man nie um ihre Meinung gebeten. Jetzt kann mit der Abstimmung am 5. Juni 2016 endlich ermittelt werden, ob die Bürgerinnen und Bürger bereit sind, so viel Geld für ein derart mangelhaftes und teures Projekt auszugeben.

Für Sanierung, gegen Neubau: Die Axen-Initiative verlangt einen Stopp des teuren Luxustunnels und fordert stattdessen eine Sanierung und einen Ausbau der bestehenden Axenstrasse. Die Behörden des Kantons werden mit der Initiative verpflichtet, mit allen rechtlich zulässigen Mitteln darauf hinzuwirken, dass die Sicherheit für den Motorfahrzeug- und den Langsamverkehr auf der bestehenden Axen-Nationalstrasse verbessert und das Tunnelprojekt A4 Neue Axenstrasse nicht realisiert wird. Die bestehende Axenstrasse kann saniert, gesichert und wie auf dem Urner Abschnitt mit einem attraktiven Fuss- und Radweg ergänzt werden. Das Initiativkomitee spricht sich im Übrigen dafür aus, dass Sisikon zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität eine kurze Ortsumfahrung erhält.

Kritik am überrissenen Axen auch aus Bern: «Aus meiner Sicht ist das Strassenprojekt am Axen völlig überrissen.» Das sagt der Luzerner Grünliberale Finanz- und Sicherheitspolitiker Roland Fischer. Damit erhebt auch ein Nationalrat aus einer Mittepartei seinen Mahnfinger gegen das milliardenteure Bauvorhaben. Nationalrat Fischer und 15 mitunterzeichnende Nationalrätinnen und Nationalräte reichten bereits im Dezember 2014 bei Umweltministerin Doris Leuthard einen Vorstoss ein, in dem sie kritische Fragen zum Axenprojekt stellten.

„Ich stehe hinter der Axen-Initiative, weil am Axen keine neue Transitachse gebaut werden soll.“
Robert Bachmann, Präsident WWF SZ, Wollerau

Die Argumente für ein JA zur Axen-Initiative:

- **Ja zur Axen-Initiative, weil die zusätzliche Axen-Röhre mehr Transitverkehr durch unseren Kanton bringt. Unsere Dörfer an der Nord-Süd-Achse – insbesondere Schindellegi, Rothenthurm und Sattel – leiden heute schon am Durchgangsverkehr. Die zusätzliche Lastwagenflut bringt noch mehr Lärm und Abgase.**

Mehr Transitverkehr: Wenn die Axenstrasse ausgebaut ist, wird unweigerlich der Transitverkehr über Rothenthurm und durch den Schwyzer Talkessel zunehmen. Schon heute haben mehrere Schwyzer Strassen gleich viel und sogar noch deutlich mehr Verkehr als die Axenstrasse. Die Strasse in Rothenthurm ist derzeit fast gleich stark befahren wie die Ortsdurchfahrt Sisikon.

Vier Spuren am Axen: Würde die Neue Axenstrasse von Brunnen bis Sisikon verwirklicht, dürfte dies als Nächstes den Bau des 2 km langen Rophaintunnels zur Folge haben und zum Gotthard noch mehr Transitverkehr bringen. Damit würde die Axenstrasse durchgehend vier Spuren aufweisen: der neue Gegenverkehrstunnel im Berg und die zwei Spuren der heutigen Axenstrasse.

„Einmal mehr: Klotzen beim Strassenbau, geizen bei der Bildung, dem Umweltschutz, im Sozialbereich.“
Stefan Paradowski, VCS SZ, Wangen

- **Ja zur Axen-Initiative, weil am Axen 1,3 Milliarden Franken Steuergelder verschleudert werden sollen. Die Kosten des überbewerteten Projekts sind unverhältnismässig hoch und stehen in keinem Verhältnis zum versprochenen Nutzen.**

Eine Zwängerei: Die Axenstrasse ist – wie im Netzbeschluss von 1960 beschlossen – über die letzten 40 Jahre für insgesamt 260 Millionen Franken als Nationalstrasse ausgebaut worden. Zurzeit wird der Mositunnel für weitere 72 Millionen Franken saniert. Ein weiterer Ausbau wäre nur logisch, ein Neubau überflüssig.

- **Ja zur Axen-Initiative, weil das Projekt massive versteckte Folgekosten birgt.**

Mit dem Bau der zusätzlichen Axenröhre wird der Kanton Schwyz verpflichtet, die heutige Axenstrasse zu übernehmen und selber in Stand zu halten. Das bedeutet für den Kanton Schwyz jährliche Unterhaltskosten in Millionenhöhe.

Teure Angelegenheit: Der geplante Bau des Morschacher- und Sisikonertunnels kostet 980 Millionen Franken. Weitere 312 Millionen Franken kostet die Sanierung der bestehenden Axenstrasse. Der Kanton Schwyz muss sich mit rund 60 Millionen Franken daran beteiligen und müsste die heutige Axenstrasse ins Kantonsstrassennetz übernehmen. Zudem müsste aus der Schwyzer Staatskasse für Instandhaltung, Unterhalt, Ersatz von alten Galerien usw. jedes Jahr mehrere Millionen hingebblättert werden.

„Statt eine Milliarde Franken für einen gefährlichen Tunnel zu verschwenden, soll die bestehende Axenstrasse optimiert werden.“

Andreas Marty, Kantonsrat, Arth

- **Ja zur Axen-Initiative, weil es am Axen kaum je Stau und gemäss Unfallstatistik auch kein übermässiges Gefahrenpotenzial gibt. Nicht am Axen, sondern in unseren Dörfern sind Staus, Unfälle und Verkehrsbehinderungen an der Tagesordnung. Wird der Axen gebaut, fehlt das Geld für viel dringendere Projekte.**

Keine Staus: Die bestehende Axenstrasse ist nicht an der Kapazitätsgrenze. Von 21'000 Staustunden, die in der Schweiz jedes Jahr anfallen, sind lediglich fünf am Axen. Das rechtfertigt keine milliardenteuren Tunnelbauten.

Keine erhöhten Naturgefahren: Im Abschnitt des geplanten Morschachertunnels besteht kein Problem wegen erhöhten Naturgefahren. Am ehesten besteht eine Steinschlaggefahr im Teilstück, wo der Sisikonertunnel vorgesehen ist. Eine Variante mit neu entwickelten Steinschlag-Fangnetzen und automatischer Radarüberwachung, die kleinste Felsbewegungen registrieren kann, ist nie geprüft worden.

- **Ja zur Axen-Initiative, weil lange Gegenverkehrstunnel gefährlich sind. Die Diskussion um die Sicherheit beim Gotthardtunnel hat gezeigt, wie unverantwortlich es ist, heute noch solche veraltete Gegenverkehrstunnel zu bauen.**

„Ein solch langer Gegenverkehrstunnel wäre höchst gefährlich.“

Birgitta Michel Thenen, Kantonsrätin, Schwyz

Tunnel nur noch richtungsgetreunt: Bundesrätin Doris Leuthard verlangte in der Arena-Sendung vom 12. Februar 2016, was ihr Departement selber nicht befolgt: Sie behauptete, heute dürften in ganz Europa neue Strassentunnel aus Sicherheitsgründen nur noch richtungsgetreunt mit zwei Röhren gebaut werden. Gleichzeitig plant das Bundesamt für Strassen (Astra) in Leuthards Departement am Axen aber eine einröhrige Tunnelstrecke mit Gegenverkehr. Dies macht offensichtlich: Die geplanten Tunnel entsprechen schon bevor sie gebaut sind nicht mehr den nötigen Sicherheitsanforderungen. Zudem ist der kurze offene Übergang zwischen Morschacher- und Sisikonertunnel mit der Ein- und Ausfahrt speziell gefährlich.

Fehlende Sicherheit im neuen Axentunnel: Das Bundesamt für Umwelt hält in seiner Stellungnahme vom November 2015 fest, dass hohe Risiken bestehen, weil der Tunnel im Gegenverkehr betrieben wird und ausserdem noch nachgewiesen werden muss, dass die Funktionalität des Fluchtwegs zur Selbst- und Fremdrettungsfähigkeit tatsächlich gewährleistet ist.

- **Ja zur Axen-Initiative, weil die Bezeichnung „Netzvollendung“ für das Neubauprojekt ein Beschiss ist. Die Axenstrasse ist bereits so gebaut, wie sie vom Volk im Nationalstrassen-Netzbeschluss beschlossen wurde. In Wirklichkeit ist das Axenprojekt eine Netzerweiterung. So ist unser Kanton gar nicht verpflichtet, 60 Millionen mitzuzahlen. Gegen das Neubauprojekt läuft deshalb auch immer noch ein juristisches Verfahren.**

Irreführung: Die Bezeichnung Netzvollendung ist irreführend. Denn am Axen besteht schon seit 56 Jahren eine Nationalstrasse 3. Klasse. Der Bundesrat will nun aber eine neue Nationalstrasse der 2. Klasse bauen. National- und Ständerat haben aber nie einen solche Beschluss gefasst.

„Mein JA zur Axen-Initiative bedeutet:
1. Sofort und langfristig mehr Sicherheit am Schwyzer Axen. 2. Keine neuen Belastungen für unseren Kanton. 3. Bundes- und Kantonsverfassung endlich einhalten!“
Toni Reichmuth, Präsident Grüne SZ, Schwyz

Einsprachen: 58 Einsprachen sind (Ende 2014) gegen den Bau der neuen Axenstrasse eingereicht worden. Neben Umweltverbänden wehren sich vor allem die direkt betroffenen Anwohnenden gegen das Grossprojekt. Die vielen eingegangenen Einsprachen zeigen eindrücklich, wie fehlerhaft und mit welcher mangelnder gesetzlicher Grundlage das Milliardenprojekt Neue Axenstrasse von Regierungsrat und Bundesrat durchgeboxt wird.

Ein unausgereiftes Projekt: Einige Einsprachen wurden inzwischen gutgeheissen, was aber (Ende 2015) eine Teilneuaufgabe mit Projektänderungen erforderte. Das Bundesamt für Umwelt kritisierte die Projektänderungen in Form von zehn Anträgen. Weil das Axenprojekt innerhalb eines BLN-Gebietes liegt, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) enthalten ist, befasste sich damit auch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission und kam zu Schluss, dass eine umfassende Beurteilung der Auswirkungen des Projekts Neue Axenstrasse inklusive der flankierenden Massnahmen auf das BLN-Gebiet nicht möglich sei. Diese Stellungnahmen zeigen, wie unausgereift das Axenprojekt daherkommt und dass es gestoppt werden muss.

„Wir im Kanton Schwyz lassen uns nicht von Bern vorschreiben, wie wir unsere Strassen bauen.“
Karin Schwiter, Kantonsrätin, Lachen

- **Ja zur Axen-Initiative, weil wir im Kanton Schwyz selber bestimmen wollen, was mit unserem Geld gemacht wird. Noch nie ist ein Nationalstrassenprojekt gegen den Willen eines Kantons gebaut worden. Das lassen wir auch am Axen nicht zu!**

Bund offen für Anliegen der Kantone: Ein vom Initiativkomitee in Auftrag gegebenes juristisches Gutachten kommt zum Schluss, dass der Bund bei Nationalstrassenprojekten sehr wohl offen ist für Anliegen der Kantone. Es sei sehr unwahrscheinlich, dass der Bundesrat gegen den Willen des Schwyzer Stimmvolkes am Projekt festhalten werde.

Für ein besseres Axenprojekt

Mit einem JA zur Initiative „Axen vor Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel“ wird der Regierungsrat verpflichtet, sich in Bern für ein besseres Axenprojekt einzusetzen.

Komitee Axen vors Volk

www.axenstrasse.ch



Der geplante neue Gegenverkehrstunnel führt von Ingenbohl bis Gumpisch und kostet 980 Millionen Franken. Zusätzlich kostet die Sanierung der bestehenden Axenstrasse 312 Mio Franken.