



A4 NEUE AXENSTRASSE

KANTONE SCHWYZ UND URI

Baudirektion Uri
Baudepartement Schwyz
c/o Tiefbauamt Schwyz
Postfach 1251, 6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 48
www.axen.ch, info@axen.ch

Stand: 3. Dezember 2019

CHRONIK DER AXENSTRASSE – WAS BISHER GESCHAH

1861 22.1.	Die ausserordentliche Urner Landsgemeinde genehmigt – gleichzeitig mit dem Bau der Furka- und der Oberalpstrasse – den Bau der Axenstrasse.
1862 – 1865	Die Axenstrasse wird gebaut.
1937 – 1939	Die Axenstrasse wird auf Urner Seite ausgebaut. Die Strasse wird asphaltiert und erhält seeseitig ein Trottoir.
1960 21.6.	Die Bundesversammlung verabschiedet den Beschluss über das Nationalstrassennetz. Die Axenstrasse wird als Nationalstrasse dritter Klasse bezeichnet.
1967 15.8.	Der Bundesrat genehmigt das erste langfristige Bauprogramm für die Nationalstrassen. Er spricht von einer «Neuen Axenstrasse gemäss speziellem Programm». Weiter konkretere Angaben werden aber nicht gemacht.
1970	Der Bund beauftragt die beiden Kantone Uri und Schwyz, eine Neuanlage der Axenstrasse zu planen. Uri erstellt ein Generelles Projekt für den Ausbau der Axenstrasse auf Urner Gebiet. Der Bund genehmigt das Projekt jedoch nicht.
1973 4.7.	Der Bundesrat verabschiedet ein überarbeitetes langfristiges Bauprogramm für die Nationalstrassen. Vorgesehen ist, dass auf der rechten Seite des Urner Sees zwei zweispurige Strassen führen sollen – die alte und die neue Axenstrasse.
1975 – 1991	Die Axenstrasse wird von Flüelen Nord bis Sisikon Süd in mehreren Etappen ausgebaut. Sie wird verbreitert, erhält einen kombinierten Fuss- und Radweg und wird gegen Steinschlag, Felssturz und Lawinen gesichert. Die Tellsplatte wird umfahren. Kosten: 133 Millionen Franken.
1984 1.5.	Wegen eines Felssturzes beim Voreinschnitt des Stutzegg Tunnels südlich von Sisikon bleibt die Axenstrasse mehrere Wochen gesperrt.
1986 16./17.7.	Die beiden Kantonsregierungen nehmen von der «Konfliktanalyse» Kenntnis und genehmigen den Zielkatalog. Schwerpunkt bildet die Suche nach einer langfristigen Tunnellösung zwischen Brunnen und Flüelen. Der mittelfristige Ausbau darf keinen neuen Verkehr anziehen. Der Zielkatalog bildet bis heute die Basis für den Ausbau am Axen.
1988	Zwei Planungsteams erhalten den Auftrag, eine Studie (Planungsstudie 1988) für den Ausbau der Axenstrasse zwischen Ingenbohl und Sisikon auszuarbeiten.
1989	Die zwei Planungsteams gelangen unabhängig voneinander zum Schluss, dass die Verkehrsprobleme auf der Axenstrasse kurz- bis mittelfristig nur durch den Bau eines Tunnels von Brunnen bis Sisikon gelöst werden können. Eine blossе Ortsumfahrung Sisikon führe nicht zum Ziel.
1989 25.4.	Die beiden Kantonsregierungen beantragen beim Bund, ein Generelles Projekt für einen durchgehenden Fronalp Tunnel (Brunnen–Sisikon) auszuarbeiten.
1989 18.9.	Der Bundesrat beauftragt das EVED, ein Generelles Projekt für einen Tunnel Brunnen–Sisikon auszuarbeiten. Das Tunnelprojekt soll später in ein den ganzen Abschnitt von Brunnen bis Flüelen (Anschluss N2) umfassendes Projekt integriert werden.
1991 – 1993	Das Generelle Projekt Fronalp Tunnel wird ausgearbeitet.



1992 12.2.– 16.10.	Infolge Felssturzgefahr am Ölberg wird die Axenstrasse acht Monate lang gesperrt. Ein 260 Meter langer Tunnel wird gebaut.
1992 August	Die Kantonsregierungen von Schwyz und Uri beantragen beim Bund, mit dem Bau des Fronalp Tunnels bereits 1996 und nicht erst – wie im vierten langfristigen Nationalstrassenprogramm vorgesehen – im Jahr 2000 zu beginnen.
1994 10.1.	Der Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt Umfahrung Flüelen. Er teilt gleichzeitig den entsprechenden Streckenabschnitt von einer Nationalstrasse dritter Klasse in eine solche zweiter Klasse um.
1995	Das Generelle Projekt Fronalp Tunnel ist erstellt. Doch die Schwyzer Regierung will auf einen Fronalp Tunnel aus finanziellen Gründen verzichten. Damit soll im Kanton Schwyz eine «bessere Neat» ermöglicht werden.
1995 31.7.	Die Urner Regierung hingegen stimmt dem Generellen Projekt Fronalp Tunnel zu und bittet den Bundesrat, rasch die Genehmigung zu erteilen.
1995–1997	Trotz Ermahnungen des EVED beharrt die Schwyzer Regierung auf seiner grundsätzlichen Ablehnung des Fronalp Tunnels.
1997	In der Beantwortung von zwei Postulaten macht der Schwyzer Regierungsrat seine Zustimmung zum Fronalptunnel von zwei Bedingungen abhängig: 1. Der Bund muss für den Unterhalt der Autobahn aufkommen. 2. Vor Baustart am Axen muss mit dem Bau der Autobahn im Knonaueramt begonnen werden.
1998	Der Urner Regierungsrat genehmigt das Ausführungsprojekt für die Umfahrung Flüelen.
1999	Das UVEK genehmigt das Ausführungsprojekt für die Umfahrung Flüelen. Im September wird mit den Bauarbeiten begonnen. Kosten: 236 Millionen Franken
1999	Nachdem der Bund die beiden Kantone Schwyz und Uri erneut aufgefordert hatte, mit dem Projektierungsarbeiten für ein Generelles Projekt zu beginnen, entschlossen sich die beiden Kantone für eine so genannte «Kreativphase». Verschiedene Fachleute der beiden Kantone, des ASTRA sowie weitere Beauftragte beschäftigen sich intensiv mit dem Projekt und prüfen verschiedene Varianten.
2001	Die Kantonsregierungen von Uri und Schwyz nehmen vom Bericht der Expertengruppe Kenntnis und stimmen der Variante «Etappiertes Tunnel» zu. Das Projekt sieht einen Sisikoner Tunnel und einen Morschacher Tunnel als Bestvariante vor.
2002 12.2.	Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragt die Kantone Uri und Schwyz, das Generelle Projekts für die Nationalstrasse A4 von Ingenbohl bis Sisikon Süd mit den beiden Tunnels (Sisikoner Tunnel und Morschacher Tunnel) auszuarbeiten.
2002 10.6.	Die beiden Regierungen vergeben die externe Projektleitung und legen den Kostenteiler für die Projektphase zwischen Schwyz und Uri fest (80% SZ, 20% UR). Die Federführung liegt beim Tiefbauamt des Kantons Schwyz.
2005	Das Projektdossier wird bei den kantonalen Amtsstellen und den Gemeinden zur Vernehmlassung gegeben. Gestützt darauf wird das Projekt bereinigt. Das ASTRA verlangt aufgrund weiter entwickelter Sicherheitsanforderungen verschiedene Zusatzabklärungen und Ergänzungsberichte.
2005 10.6.	Die Umfahrung Flüelen wird dem Verkehr übergeben. Bis 2007 wird nachträglich ein Sicherheitsstollen gebaut.
2007 27.4.	Das definitive Generelle Projekt für die Etappen 1 (Sisikoner Tunnel) und 3 (Morschacher Tunnel) liegt vor.
2007 3.7.	Die Regierungen von Uri und Schwyz verabschieden das Generelle Projekt und unterbreiten es dem Bundesrat zur Genehmigung.
2008	Schon vor der Genehmigung des Generellen Projekts durch den Bundesrat meldet sich Widerstand gegen die geplante Lösung. Das «Interkantonale Axen-Komitee für eine vernünftige Verkehrsplanung» wird gegründet. Das Komitee betrachtet den geplanten Ausbau der Axenstrasse als zu überteuert und zu kostspielig. Es fordert lediglich eine Kurzumfahrung Sisikons. Die eingesparten Kosten sollen für den Bau der Neat-Zufahrtlinie (drittes Gleis) verwendet werden. Dem Komitee gehören links-grüne Organisationen und Politiker der SP und CVP der beiden Kantone Schwyz und Uri an. Auch die beiden Schwyzer Nationalräte Reto Wehrli (CVP) und Andy Tschümperlin (SP) sind Mitglieder des Axen-Komitees. Auch die Befürworter einer neuer Axenstrasse bilden ein Komitee unter dem Namen «Sicherer Axen». Schwyzer und Urner Politiker von CVP, SVP und FDP sowie Vertreter des Gewerbes setzen sich für eine Entlastung von Brunnen und Sisikon ein und verlangen ein zügiges Vorgehen.
2008 25.1.	Der «Umweltrat Uri» stellt zum Generellen Projekt neue Axenstrasse mehrere Fragen an die Baudirektion Uri.

- 2008 22.3.** Das Axenkomitee nimmt in einem Schreiben an die Regierungen von Uri und Schwyz Stellung zum Ausbau der Axenstrasse. Das Komitee stellt sich gegen das Projekt.
- 2008 28.8.** Das «Interkantonale Axenkomitee für eine vernünftige Verkehrsplanung» wendet sich in einem Schreiben an Bundesrat Moritz Leuenberger, an die Mitglieder der national- und ständerätlichen Verkehrskommission sowie an die Regierungen von Uri und Schwyz. Das Komitee fordert, auf den Neubau der Axenstrasse zu verzichten und nur die Umfahrung von Sisikon zu realisieren.
- 2008 3.9.** Der Urner Landrat Alf Arnold verlangt in einer Motion eine «Gesamtschau des Verkehrs am Axen», in der insbesondere auch die künftige Bahnerschliessung des Kantons Uri beachtet wird. Der Urner Regierungsrat empfiehlt, die Motion nicht als erheblich zu erklären, da die entsprechenden Forderungen bereits beim Bundesrat deponiert sind.
- 2008 30.9.** Der Urner Landrat Arthur Zwyssig reicht unter dem Titel «Gerangel am Axen» eine Interpellation ein, in der er verschiedene Fragen zur Umfahrung von Sisikon stellt. Die Beantwortung erfolgt am 13. Mai 2009.
- 2008 1.10.** Das Tiefbauamt Schwyz schickt Nationalrat Peter Föhn ein Argumentarium für den Bau einer neuen Axenstrasse zu, das im Zusammenhang mit den Einwänden des interkantonalen Axenkomitees erstellt worden war.
- 2008 22.10.** Im Kantonsrat Schwyz reichen KR Peter Steinegger und vier Mitunterzeichnete ein Postulat zum Morschacher-Tunnel und Umfahrung Sisikon ein. Der Regierungsrat wird aufgefordert, Massnahmen zu ergreifen, die dazu führen, dass der Bau des Morschacher-Tunnels aus dem Stassenbauprogramm 2009–2023 gestrichen und der Umfahrungstunnel Sisikon kürzer gebaut werden.
- 2008 10.11.** Bundesrat Moritz Leuenberger antwortet auf das Schreiben des Axenkomitees vom 28. August 2008. Er betont, dass «ein Verzicht auf den Neubau der Axenstrasse zwischen Brunnen und Sisikon ... nicht zur Debatte» stehe.
- 2008 10.12.** Der Urner Landrat Leo Brücker reicht eine Parlamentarische Empfehlung bezüglich Eisenbahn-Zufahrtslinien im Axen ein und will die Position Uris in Sachen NEAT zum Ausdruck bringen. Der Regierungsrat empfiehlt, den Vorstoss nicht zu überweisen, da der Regierungsrat im Zusammenhang mit dem Vorhaben «Bahn 2030» weiter geht als die Parlamentarische Empfehlung.
-
- 2009 28.1.** Der Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt N4 Ingenbohl–Gumpisch und erteilt den Auftrag, ein Ausführungsprojekt zu erstellen.
- 2009 29.1.** Das interkantonale Axenkomitee fühlt sich vom Entscheid des Bundesrats überrumpelt, zumal sowohl im Urner als auch im Schwyzer Kantonsparlament Vorstösse gegen den Bau der neuen Axenstrasse hängig sind.
- 2009 31.1.** Der Urner Landrat Arthur Zwyssig (FDP, Sisikon) attackiert in einem Leserbrief das interkantonale Axenkomitee und fordert den Neubau der Axenstrasse.
- 2009 9.2.** Die Urner Landrätin Pia Tresch wehrt sich im Namen des Axenkomitees in einem Leserbrief gegen die Vorwürfe von LR Zwyssig und fordert erneut auf den Morschacher Tunnel zu verzichten und nur eine Umfahrung von Sisikon zu bauen.
- 2009 9.3.** Alle vier Schwyzer Nationalräte (Peter Föhn, Pirmin Schwander, Andy Tschümperlin, Reto Wehrli) bitten Bundesrat Moritz Leuenberger in einem offenem Gespräch, auf das Projekt Axen-Strassentunnel zu verzichten. Sie fordern eine Gesamtschau der Verkehrsproblematik am Axen.
- 2009 11.3.** Die Schwyzer Nationalräte informieren in einem Brief die Schwyzer Regierung über das Gespräch mit Bundesrat Moritz Leuenberger. Sie hoffen auf einen weiteren konstruktiven Dialog.
- 2009 18.3.** Vreny Stössel und Urs Flattich reichen im Schwyzer Kantonsrat eine Interpellation (I5/09) im Zusammenhang mit dem Ausbau der Axenstrasse ein. Sie erkundigen sich u.a. darüber, mit welcher Verkehrszunahme auf der Hauptstrasse H8 Seewen–Pfäffikon nach dem Ausbau der Axenstrasse zu rechnen sei.
- 2009 2.4.** Der Urner Landrat erkundigt sich in einer Kleinen Anfrage, ob der Bau des Sisikoner Tunnels eine Gefahr für die Trinkwasserversorgung des Dorfes darstelle. Zudem will er wissen, ob es zutreffe, dass eine kürzlich erstellte Risikoanalyse zum Schluss komme, es bestehe beim Axen kein Handlungsbedarf zum Schutz der Verkehrswege.
- 2009 28.4.** Der Urner Regierungsrat stellt in der Beantwortung der Kleinen Anfrage von Alf Arnold fest, dass durch den Bau des Sisikoner Tunnels die Trinkwasserquellen von Sisikon tatsächlich betroffen werden könnten. Doch sei nach heutigem Kenntnisstand die Wahrscheinlichkeit relativ gering. Er weist zudem darauf hin, dass regelmässig Kontrollen bezüglich des Steinschlags gemacht werden und durchaus Handlungsbedarf zum Schutz der Verkehrswege vor Stein-schlag bestehe.
- 2009 13.5.** Der Urner Landrat behandelt die Interpellation «Gerangel am Axen» von LR Arthur Zwyssig. Erneut bekräftigt der Urner Regierungsrat die Wichtigkeit des Projekts.

2009 25.6.	Der Schwyzer Kantonsrat erklärt gegen den Willen der Regierung ein Postulat (P 11/08 von Peter Steinegger und Mitunterzeichnenden) mit 57 zu 30 Stimmen erheblich. Der Regierungsrat wird aufgefordert, bei der N4 Axenstrasse auf den Bau des Morschacher Tunnels zu verzichten und den Umfahrungstunnel Sisikon kürzer zu erstellen. Gleichzeitig beantwortet der Regierungsrat die Interpellation von Vreny Stössel und Urs Flattich (15/09).
2009 7.7.	Die Regierungen von Schwyz und Uri bitten den UVEK-Vorsteher, Bundesrat Moritz Leuenberger, um eine Aussprache über das weitere Vorgehen bei der Planung des Ausbaus der Axenstrasse.
2009 13.7.	Die vier Schwyzer Nationalräte unterstützen in einem Leserbrief das im Schwyzer Kantonsrat eingereichte Postulat, auf den Bau des Morschacher Tunnels zu verzichten.
2009 23.9.	Die Schwyzer Nationalräte Peter Föhn, Pirmin Schwander, Andy Tschümperlin und Reto Wehrli gelangen erneut an Bundesrat Moritz Leuenberger mit der Bitte um eine vertiefte Diskussion über das Projekt des Neubaus der Axenstrasse.
2009 30.10.	Bundesrat Moritz Leuenberger bespricht mit den Baudirektoren der Kantone Schwyz und Uri die Lage und evaluiert erneut Argumente für und gegen eine alternative Linienführung. Er spricht sich gegen ein Rückkommen auf das Generelle Projekt aus.
2009 10.11.	In einem Schreiben an die Schwyzer Regierung legt Bundesrat Moritz Leuenberger noch einmal die Gründe dar, warum der Ausbau der Axenstrasse so erfolgen wird, wie es das Generelle Projekt vorsieht. Er ersucht die Regierung, die Arbeiten am Ausführungsprojekt zügig voranzutreiben.
2009 4.12.	Kantonsrätin Bernadette Kündig und Mitunterzeichnete reichen eine Kleine Anfrage «Zum geplanten Ausbau N4 Axenstrasse» ein.
2010 19.1.	Bundesrat Moritz Leuenberger antwortet Nationalrat Peter Föhn und den anderen drei Nationalräten aus Schwyz auf das Schreiben vom 23. September 2009. Er ist nicht bereit, vom Generellen Projekt Abstand zu nehmen.
2010 19.1.	Der Schwyzer Regierungsrat legt dem Kantonsparlament den geforderten Bericht zum Postulat 11/08 von Peter Steinegger vor. Darin teilt der Regierungsrat die verschiedentlich von Bundesrat Moritz Leuenberger vertretene Ansicht, dass das vorliegende Generelle Projekt im Interesse der nachhaltigen Verkehrssicherheit am Axen baldmöglichst umgesetzt werden müsse und auf den Morschacher Tunnel nicht verzichtet werden könne.
2010 17.3.	Der Schwyzer Kantonsrat diskutiert den Bericht des Regierungsrats zum Postulat P11/08 von Peter Steinegger. Die Mehrheit des Rats spricht sich gegen den Ausbau der Axenstrasse aus. 52 Ratsmitglieder nehmen den Bericht ohne und 33 Mitglieder mit Zustimmung zur Kenntnis.
2010 17.3.	Nationalrat Reto Wehrli (CVP/SZ) fragt den Bundesrat an, ob er bereit sei, beim Projekt Axenstrasse einen Marschhalt einzuschalten, um den Widerstand des Schwyzer Kantonsparlaments am Bau des Morschacher Tunnels ernst zu nehmen und eine tragfähige, breit abgestützte Lösung zu suchen.
2010 21.6.	Die Schwyzer Kantonsräte Andreas Marty und Bernadette Kündig stellen in ihrer Interpellation (I 10/10) Fragen zur Aufklassierung der Neuen Axenstrasse. Die Fragen werden am 17.08.2010 vom ASTRA und dem Schwyzer Regierungsrat beantwortet.
2010 23.6.	Der Urner Landrat Alf Arnold stellt in einer Kleinen Anfrage ebenfalls die Frage, wer für die Aufklassierung der Neuen Axenstrasse zuständig sei. Er will auch wissen, ob der Kanton Uri später dereinst die alte Axenstrasse übernehmen müsse. Die Antwort des Regierungsrats erfolgt am 24. August.
2010 17.8.	Der Urner Landrat bewilligt den Verpflichtungskredit über 4.35 Millionen Franken (Anteil Uri) für das Netzvollendungsprojekt N4 Ingenbohl bis Gumpisch.
2010 24.8.	Der Urner Regierungsrat stellt in der Beantwortung der Kleinen Anfrage von LR Alf Arnold fest, dass der Regierungsrat zuständig sei, beim Bund einen Antrag auf Aufklassierung einer Nationalstrasse zu stellen. Für ihn ist auch klar, dass nach dem Bau der neuen Axenstrasse die bisherige Strasse nicht mehr zum Nationalstrassennetz gehört und deshalb automatisch in den Hoheitsbereich des Kantons fällt.
2010 27.9.	Nationalrat Andy Tschümperlin fragt im Rahmen der nationalrätlichen Fragestunde Bundesrat Moritz Leuenberger, ob der Bundesrat angesichts des wachsenden Unbehagens der Schwyzer Bevölkerung eine Möglichkeit sehe, auf das Generelle Projekt betreffend den Morschacher Tunnel zurückzukommen. Bundesrat Leuenberger beharrt darauf, dass beide Tunnels gemeinsam geplant werden. Gleichzeitig sieht er aber eine «allfällige Etappierung der beiden Tunnels» als eine mögliche Lösung an.
2010 20.10.	Der Schwyzer Kantonsrat behandelt die Interpellation der KR Andreas Marty und Bernadette Kündig. Die Antwort des Regierungsrats macht deutlich, dass die Aufklassierung der Axenstrasse von einer Nationalstrasse dritter Klasse in eine Nationalstrasse zweiter Klasse nötig und rechtens erfolgt ist.

- 2011**
14.12. Bei der Debatte über den Kantonsvoranschlag 2012 fordert die SP-Fraktion im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Axenstrasse einen Verpflichtungskredit. Die Regierung ist klar der Meinung, dass für Investitionen im Nationalstrassenbereich kein Verpflichtungskredit erforderlich ist. Mit 55 zu 31 Stimmen wird der SP-Antrag abgelehnt.
- 2012**
18.1. Der Bundesrat passt das Nationalstrassennetz den geänderten Bedürfnissen an.
- 2012**
3.10. Der Urner Landrat Paul Jans fragt den Regierungsrat an, wann mit der Umfahrung Sisikon begonnen werde und ob es bis zur Vollendung der Umfahrung (Sisikoner Tunnel) Übergangslösungen gebe. Der Regierungsrat sagt, dass das Plangenehmigungsverfahren im Gang sei und man voraussichtlich 2017 mit dem Bau beginne.
- 2012**
26.11. Der Projektausschuss A4 Neue Axenstrasse genehmigt das Projekthandbuch sowie die Projektstruktur (Kostenstruktur).
- 2012**
5.12. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die Baudirektoren von Schwyz und Uri und der Projektleiter der «A4 Neue Axenstrasse» informieren die Behörden der betroffenen Gemeinden sowie die Medien über den Stand der Planungsarbeiten.
- 2012**
12.12. Die vier Kantonsräte Andreas Marty (SP, Arth), Xaver Schuler (SVP, Seewen), Peter Steinegger (CVP, Schwyz) und Rolf Bolting (FDP, Schwyz) verlangen in einer Motion, dass dem Schwyzer Kantonsrat ein Verpflichtungskredit vorgelegt wird und die weiteren Planungsarbeiten am Axen vorderhand gestoppt werden. Auch der Urner Regierungsrat habe im Sommer 2010 beim Landrat um einen diesbezüglichen Kredit nachgesucht. Hinzu komme, dass das Ausbauprojekt mit der Sanierung und Übernahme der bestehenden alten Axenstrasse auch Elemente enthalte, die nicht unter das Bundesrecht fallen würde.
- 2013**
28.3. Termingerecht gibt die Ingenieurgemeinschaft Neue Axenstrasse den Vorabzug des Ausführungsprojekts (AP) ab.
- 2013**
14.5. Der Schwyzer Regierungsrat empfiehlt dem Kantonsrat, die Motion nicht erheblich zu erklären. Die Motion verlange eine Vorlage, die nicht in die Zuständigkeit des Kantonsrats falle. Für den Ausbau der Axenstrasse sei gar kein Verpflichtungskredit notwendig, weshalb der Kantonsrat auch nicht darüber abstimmen könne. Es handle sich eindeutig um gebundene Ausgaben, die nach geltendem Bundesrecht der Kanton Schwyz zu übernehmen verpflichtet sei. Würde sich Schwyz seiner Pflicht entziehen, könnte er die Ersatzvornahme durch den Bund und damit den Verlust seiner Mitwirkungsrechte im genehmigten Projekt neue Axen-Autobahn riskieren. Der Schwyzer Kantonsrat folgt am 27. Juni 2013 dem Regierungsrat und erklärt die Motion mit 42:44 Stimmen für nicht erheblich.
- 2013**
25.5. Rund 120 Personen besuchen in Sisikon die öffentliche Informationsveranstaltung über den Bau der Axenstrasse. Die beiden Baudirektoren Othmar Reichmuth (SZ) und Markus Züst (UR) sowie der Projektleiter Emil Woodtli erläutern das Projekt und den Stand der Arbeiten. Reichlich wird die Möglichkeit genutzt, Fragen zu stellen. Der Anlass stösst auf reges Interesse. Gross ist auch das Medienecho in der ganzen Schweiz.
- 2013**
11.6. Gesamt- und Teilprojektleitung sowie Spezialisten beurteilen an einem Workshop die verschiedenen Risiken im Grossprojekt A4 Neue Axenstrasse. Die Risikoanalyse und der Umgang mit möglichen Risiken bilden wichtige Bestandteile des Qualitätsmanagements.
- 2013**
24.6. Das Baudepartement Schwyz beantwortet die Kleine Anfrage von Kantonsrat Andreas Marty zum «InfoBulletin Neue Axenstrasse». Alles in allem (Redaktion, Gestaltung, Druck und Versand) kostete das Ende Mai 2013 im Talkessel von Schwyz und in den Urner Gemeinden Sisikon und Flüelen verschickte Bulletin 10 907 Franken. Davon übernahmen der Bund 5 072 Franken, der Kanton Schwyz 4 712 Franken und der Kanton Uri 1 123 Franken. Weil zwischenzeitlich gegenüber den aus dem Generellen Projekt bekannten Kosten keine neuen Erkenntnisse vorhanden sind, wurde im Rahmen des InfoBulletins Nr. 1 darauf verzichtet, die Projektkosten speziell zu erwähnen. Mit der Fertigstellung des Ausführungsprojekts im Herbst 2013 werden sämtliche Projektbestandteile definiert und die Kosten ermittelt sein. Es ist deshalb vorgesehen, in einem der nächsten InfoBulletins detailliert darauf einzugehen.
- 2014**
18.3. Das Projekt A4 Neue Axenstrasse bewegte zwei Urner Landräte zu Vorstössen: Pascal Blöchliger (SVP, Altdorf) stellt im Dezember 2013 in einer Interpellation Fragen zur Zukunft der Axenstrasse. Und Alf Arnold Rosenkranz (Grüne, Altdorf) wünschte in einer Kleinen Anfrage im Februar 2014 Auskunft über die Mehrkosten des Projekts. Am 18. März 2014 beantwortet der Urner Regierungsrat beide Vorstösse. Eine wie von Pascal Blöchliger befürchtete Etappierung stehe nicht zur Diskussion, erklärte der Regierungsrat. Auch von einer Änderung der Linienführung bei Ingenbohl, von der Alf Arnold spricht, weiss die Urner Regierung nichts. Der Regierungsrat nennt die Gründe, warum sich seit 2010 die Kosten um 240 Mio. Franken erhöht haben. Die Steigerung liege hauptsächlich an der Teuerung und diversen Änderungen am Projekt. Wenn das Ausführungsprojekt vorliege, sei klar, wie viel der Kanton Uri an das Projekt beisteuern müsse.

- 2014** Ein überparteiliches Komitee lanciert die Initiative «Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel». Das
- 21.8.** Volksbegehren verlangt: «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; und b) das Tunnelprojekt A4 Neue Axenstrasse nicht realisiert wird.» Dem 15-köpfigen Initiativkomitee gehören vorwiegend Politiker von Grünen und SP an. Für das Zustandekommen der Initiative sind 2000 Unterschriften nötig. Wann die Initiative eingereicht wird, ist noch nicht bekannt. Die Schwyzer Kantonsverfassung kennt diesbezüglich keine Frist.
- 2014** Die positive Vollständigkeitsmeldung des UVEK zum Ausführungsprojekt liegt vor. Damit wird die Bauherrschaft –
- 17.9.** die Kantone Schwyz und Uri – ersucht, die öffentliche Planaufgabe durchzuführen.
- 2014** In Brunnen findet die 2. öffentliche Veranstaltung statt. Rund 100 Personen lassen sich vom Gesamtprojektleiter
- 23.9.** Paul Gerber über das Bauvorhaben informieren. Zudem äussern sich die beiden Regierungsräte Othmar Reichmuth (SZ) und Markus Züst (UR) sowie Jürg Röhliberger, stellvertretender Direktor des ASTRA zu den politischen Dimensionen des Projekts. Im Anschluss an die Referate werden zahlreiche Fragen aus dem Publikum beantwortet.
- 2014** In den Amtsblättern von Uri und Schwyz wird die öffentliche Planaufgabe publiziert. Die Auflagefrist läuft vom
- 10.10.** 15. Oktober 2014 bis zum 13. November 2014.
- 2014** Anlässlich des Besuchs von Bundesrätin Doris Leuthard am von der CVP Schwyz organisierten Energietag in Schwyz
- 5.11.** überreichen ihr Vertreter des Initiativkomitee «Axen vors Volk» und anderer Umweltorganisationen einen offenen Brief. Sie bitten Bundesrätin Doris Leuthard «höflich und eindringlich» um ein Gespräch, um ihr die Anliegen des Komitees mitzuteilen.
- 2014** Der Gemeinderat von Ingenbohl gibt bekannt, dass er Einsprache gegen das Axen-Projekt erhoben hat. Dabei hält er
- 7.11.** aber ausdrücklich fest, dass sich die Einsprache nicht gegen das Projekt richte, das vom Gemeinderat vollumfänglich unterstützt werde. Das Projekt weise aber noch offene Fragen auf, die vor Baubeginn geklärt werden müssten.
- 2014** Mehrere Umweltorganisationen reichen gemeinsam Einsprache gegen das Axenprojekt ein. Sie monieren unter anderem, dass der Bundesrat die Axenstrasse rechtswidrig von einer Nationalstrasse der 3. Klasse zu einer der 2. Klasse
- 13.11.** aufklassiert habe. Zudem bringe der Ausbau einen deutlichen Mehrverkehr, was den Alpenschutz verletze. Kritisiert wird auch, dass der Bau des Strassenprojekts dem vorgesehenen Planungskorridor für den Neat-Zubringer in die Queere komme.
- 2014** Die Einsprachefrist ist zu Ende. Es sind insgesamt 57 Einsprachen von Umweltverbänden, direkt betroffenen Anwohnern und Gemeinden eingegangen.
- 13.11.**
- 2014** Eine im Auftrag des «Bote der Urschweiz» durchgeführte Umfrage ergibt, dass über 61 Prozent der Schwyzer Bevölkerung das Projekt neue Axenstrasse begrüßen. Davon sind 33 Prozent klar dafür. Klar dagegen sind 12 Prozent.
- 18.11.**
- 2014** Die Schwyzer Nationalräte Pirmin Schwander (SVP) und Andy Tschümperlin (SP) gelangen in der Fragestunde des
- 8.12.** Parlaments mit vier Fragen an die Bundesrätin Doris Leuthard. Diese weist den Vorwurf zurück, der Bundesrat habe mit der Aufklassierung der Axenstrasse von der 3. in die 2. Nationalstrassen-Klasse seine Kompetenzen überschritten. Dies sei auf Antrag der beiden Kantone Uri und Schwyz anlässlich der Genehmigung des generellen Projekts erfolgt. Bundesrätin Leuthard betont zudem, dass der Bau der neuen Axenstrasse ein Netzvollendungsprojekt sei und sämtliche rechtlichen Grundlagen vorhanden seien. Weder ein Planungsstopp noch ein neuer Parlamentsbeschluss seien deshalb nötig. Die Bundesrätin teilt schliesslich mit, dass eine Aufteilung des Projekts (zunächst nur Kurzumfahrung Sisikon) wenig sinnvoll sei und nicht in Betracht gezogen werde.
- 2014** Die Antworten von Bundesrätin Doris Leuthard vermögen die beiden Nationalräte nicht zu überzeugen. NR Andy
- 11.12.** Tschümperlin (SP) reicht die Motion «Planungsstopp am Morschacher-Tunnel» ein, die von NR Pirmin Schwander (SVP) mitunterzeichnet wird. Die Motion verlangt, dass «keine weiteren Planungsaktivitäten im Zusammenhang mit dem Morschacher Tunnel erfolgen» dürfen, bis die «gravierenden Rechts- und Finanzierungsfragen im Zusammenhang mit der Planaufgabe des Neubauprojekts A4 Neue Axenstrasse» geklärt seien. Die Motion fordert konkret, dass die Axenstrasse nicht als Netzvollendungsprojekt, sondern als Engpassbeseitigungswerk weiterzuverfolgen sei.
- 2014** Die Schwyzer Zeitung «Bote der Urschweiz» beginnt mit einer «Axen»-Serie. Sie wird in den folgenden Monaten über
- 17.12.** das Projekt orientieren. Den Anfang macht ein Bericht über den Installationsplatz Ingenbohl.
- 2015** Der Bundesrat empfiehlt dem Parlament, die Motion Tschümperlin abzulehnen. Nach Ansicht des Bundesrats sind
- 11.2.** sämtliche rechtlichen Grundlagen für den Bau der Neuen Axenstrasse vorhanden. Bei der Verabschiedung des Infrastrukturgesetzes hätten die beiden Räte den Kredit für den Bundesanteil an der Projektierung und Realisierung der Axenstrasse gesprochen. Wie alle Projekte der Netzvollendung werde die Neue Axenstrasse von Bund und Standortkantonen (SZ, UR) gemeinsam finanziert. Es bestehe deshalb weder aus rechtlicher noch aus finanzieller Sicht Anlass, die Projektierungsarbeiten einzustellen. Auch sei es wenig sinnvoll, den Bau der Neuen Axenstrasse ins Programm Engpassbeseitigung aufzunehmen. Mit dem Bau der Neuen Axenstrasse werde kein Engpass im Sinne des erwähnten Programms eliminiert, sondern insbesondere die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erhöht und die Umweltbelastungen im Bereich Sisikon reduziert.

2015 25.2.	Der Bundesrat beantwortet die Interpellation «Quantifizierung und Differenzierung der Naturgefahren für Nationalstrasse und Eisenbahn am Axen» des Luzerner Nationalrats Roland Fischer (glp). Die Zusammenstellung der Naturereignisse der letzten 30 Jahre zeigt, dass die Naturgefahren am Axen sehr gross sind. Um jeweils die Schäden an Strasse und Schiene zu beheben, waren oft Investitionen in Millionenhöhe notwendig.
2015 11.3.	Im «Bote der Urschweiz» sprechen sich die Urner und Schwyzer Fahrlehrer für die Neue Axenstrasse aus. Für sie steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund.
2015 19.3.	Die Berner Nationalrätin Regula Rytz (Grüne) erkundigt sich in einer Interpellation, ob die Neue Axenstrasse dem Neat-Zubringer in die Quere komme.
2015 24.3.	Die VCS-Sektionen Uri und Schwyz sprechen sich öffentlich gegen das Projekt aus. Sie treten für die Sanierung der Axenstrasse und für eine Kurzumfahrung von Sisikon ein.
2015 30.3.	Die Schwyzer Regierung beantwortet den «offenen Brief» der beiden Schwyzer Nationalräte Andy Tschümperlin (SP) und Pirmin Schwander (SVP). So wie der Bundesrat in der Beantwortung der Motion Tschümperlin (vgl. 11.2.2015) sieht auch der Schwyzer Regierungsrat weder aus rechtlicher noch aus finanzieller Sicht einen Grund, die Projektarbeiten am Axen zu stoppen.
2015 9.4.	Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lehnt den Sistierungsantrag der Umweltverbände ab. Diese hatten bei der Einsprache gegen das Ausführungsprojekt «A4 Neue Axenstrasse» gefordert, das Projekt einzustellen, bis klar sei, welche Auswirkungen die angekündigte kantonale Volksinitiative «Axen vors Volk» habe. Mit dem Entscheid des UVEK kann das Plangenehmigungsverfahren unverändert weitergeführt werden.
2015 10.4.	Das Komitee «Axen vors Volk» reicht bei der Schwyzer Staatskanzlei 2062 beglaubigte Unterschriften zur kantonalen Initiative «Axen vors Volks – für Sicherheit ohne Luxustunnel» ein.
2015 16.4.	Der Urner Landrat genehmigt mit 50 Ja- zu 4 Neinstimmen und 2 Enthaltungen deutlich den Zusatzkredit in der Höhe von 2,1 Millionen Franken für den Ausbau der Axenstrasse. Der Kanton Uri erhöht damit seinen Beitrag von 4,35 auf 6,45 Millionen Franken.
2016 16.3.	Der Schwyzer Kantonsrat folgt hinsichtlich der Initiative «Axen vors Volks – für Sicherheit ohne Luxustunnel» den Anträgen des Regierungsrats: Er erklärt die Initiative mit 71 zu 20 Stimmen für gültig. Gleichzeitig empfiehlt der Kantonsrat mit 78 zu 13 Stimmen, die Initiative abzulehnen.
2016 5.6.	Das Stimmvolk des Kantons Schwyz hat die Initiative «Axen vors Volks – für Sicherheit ohne Luxustunnel» deutlich abgelehnt. Insgesamt sprachen sich 62.8% der Stimmbürger dagegen aus. In allen 30 Schwyzer Gemeinden resultierte ein Nein.
2016 19.8.	Im Dezember 2015 ersuchte die Bauherrschaft A4 Neue Axenstrasse um eine Teilgenehmigung für zwei temporäre Bauwerke im Gebiet Ort. Jetzt ist die Plangenehmigung des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eingetroffen. Die vorzeitige Teilplangenehmigung für eine Strassenüberführung und einen Schutztunnel hat keine Präjudizwirkung für das Gesamtprojekt A4 Neue Axenstrasse, da die Bauwerke nach ihrem befristeten Gebrauch vollständig zurückgebaut werden.
2017 10.1.	Gegen die durch den Bund genehmigten temporären Bauwerke in Ort sind beim Bundesverwaltungsgericht zwei Beschwerden eingegangen. Der Baubeginn verzögert sich daher. Es werden verschiedene Fachberichte von Bundesämtern verlangt und ein Augenschein durchgeführt.
2017 31.5.	Für die Planung der A4 Neuen Axenstrasse wurden über einen öffentlichen Aufruf die Quellen und Grundwasserfassungen in den Gemeinden Sisikon, Riemenstalden, Morschach und Ingenbohl (Autobahnanschluss Brunnen bis Gemeindegrenze Morschach) erfasst.
2017 18.5.	Das Bundesverwaltungsgericht hat die beiden Beschwerden gegen die vorgezogenen temporären Massnahmen in Ort vollumfänglich abgewiesen. Das Gericht hält fest, dass die für das – noch zu bewilligende – Gesamtprojekt A4 Neue Axenstrasse zwingend notwendigen Schutzbauten zum jetzigen Zeitpunkt (Totalsperrung des SBB-Seegleises) deutlich einfacher und schneller errichtet werden können als später unter laufendem Bahnbetrieb.
2017 3.7.	Die Bauherrschaft A4 Neue Axenstrasse hat die notwendigen Schritte abgeschlossen und beginnt mit den Bauarbeiten für die temporären Bauten im Gebiet Ort, um vom gesperrten SBB-Seegleis zu profitieren.
2017 9.10.	Aufgrund der Bauarbeiten in Ort wird der Verkehr vom 9. Oktober bis 10. November 2017 jeweils werktags von 7 bis 16 Uhr einstreifig geführt. Während den Hauptverkehrszeiten ist ein Verkehrsdienst im Einsatz; ansonsten regelt eine Lichtsignalanlage den Verkehr. An den Wochenenden stehen beide Spuren dem Verkehr zur Verfügung.
2018 16.5.	Das UVEK führt mit den Umweltverbänden eine Einspracheverhandlung durch. Die Verbände erklären, an ihren Einsprachen weiter festzuhalten.
2018 19.6.	Die temporären Bauten im Gebiet Ort (Strassenüberführung und Schutztunnel Seegleis SBB) werden mängelfrei abgenommen und kurz darauf für den Langsamverkehr freigegeben.