



Dezember 2013

02

INFOBULLETIN



Editorial

Als Urner Baudirektor bin ich für gut ausgebaut und sichere Strassen in Uri verantwortlich. Gleichzeitig liegt es aber in unserem Interesse, dass wir nicht vom Verkehr überrollt werden. Die Frage, ob sich das Projekt Neue Axenstrasse nicht als trojanisches Pferd entpuppt, hat mich lange beschäftigt. Sisikon wird zwar vom Durchgangsverkehr entlastet. Doch besteht nicht die Gefahr, dass die neu ausgebaute Axenstrasse deutlich mehr Verkehr anzieht?

Verständlich, dass diese Problematik gelegentlich gegen den Ausbau der Axenstrasse ins Feld geführt wird. Doch wenn man das Projekt näher betrachtet, erkennt man schnell, dass die Vorteile bei weitem überwiegen. Das Teilstück zwischen Brunnen und Flüelen wird viel sicherer. Sisikon erhält den seit Jahren geforderten Umfahrungstunnel. Zudem wird der Langsamverkehr (Velos, Fussgänger) über die baulich angepasste alte Axenstrasse geleitet. Und wie steht es mit dem erwarteten Mehrverkehr? Den wird es nicht geben, da die Zufahrtsstrassen zum Axen eine Kapazitätserweiterung gar nicht erlauben. Ich freue mich deshalb gewaltig, dass es mit dem Plangenehmigungsverfahren am Axen bald richtig losgeht.

Markus Züst, Regierungsrat des Kantons Uri, Baudirektor

BALD GEHTS LOS!

Die Planungen sind auf Kurs. Im Dezember 2013 wird das Ausführungsprojekt beim Bundesamt für Strassen in Bern zur Prüfung eingereicht. Das ist der Startschuss für das umfangreiche Plangenehmigungsverfahren.

Das Projekt A4 Neue Axenstrasse hat eine lange und bewegte Vergangenheit. 1960 nahm der Bund die Axenstrasse ins Nationalstrassennetz auf. In den folgenden Jahren wurden mehrere Projekte geprüft, verworfen und wieder neu ausgearbeitet. Am 28. Januar 2009 schliesslich verabschiedete der Bundesrat das von den Kantonen Schwyz und Uri eingereichte Generelle Projekt Ingenbohl-Gumpisch mit dem Morschacher und dem Sisikoner Tunnel. Nun konnte man mit den umfangreichen Planungen für das Ausführungsprojekt beginnen.

Neue Erkenntnisse und Auflagen

«Klar, dass ein so grosses Vorhaben wie die Neue Axenstrasse von unterschiedlichster Seite intensiv geprüft wird», erklärt der Gesamtprojektleiter Emil Woodtli. «Das ist auch gut so. Nicht nur, weil ein solches Bauvorhaben viel Geld kostet. Sondern auch, weil es die unterschiedlichsten Auflagen und Interessen abdecken muss – angefangen von detaillierten Umweltbestimmungen über verschiedene Sicherheitsfragen bis hin zu bautechnischen Herausforderungen.» Dauernd kommen auch neue Erkenntnisse und Auflagen hinzu. So musste beispielsweise infolge neuer geologischer und hydrogeologischer Untersuchungen die anfallende Bergwassermenge sowohl für die Phase des Vortriebs als auch in der Betriebsphase nach oben korrigiert werden, was einen separaten Entwässerungstollen vom Portal Ingenbohl direkt in den Vierwaldstättersee notwendig machte. Ausserdem konnte wegen der Forderung des Bundesamts für Strassen ASTRA nach einem unter der Fahrbahn des Tunnels liegenden Werkleitungskanal auch der Fluchtweg darin integriert werden – und somit auf den separaten Sicherheitsstollen verzichtet werden. Die Sicherheit ist weiterhin absolut gewährleistet: Alle 150 Meter gibt es SOS-Nischen mit Hydranten, alle 300 Meter Zugänge zum Fluchtweg unter der Fahrbahn und alle 900 Meter beidseitige Ausstellbuchten. Und mit Hilfe eines detaillierten Quellüberwachungskonzepts wird der Schutz der Quellen im Axengebiet gewährleistet. «Dies sind nur die wichtigsten der zahlreichen Änderungen, die das Projekt im Laufe der Planungsarbeiten erfahren hat», erklärt Emil Woodtli.

Grosses öffentliches Interesse

Im Dezember 2012 wurde das Projekt den Gemeinderäten von Ingenbohl, Riemenstalden, Morschach und Sisikon vorgestellt. «In den anschliessenden Einzelgesprächen mit den Gemeinden haben wir wertvolle Inputs erhalten, von denen die meisten in die Planung einflossen», erklärt Emil Woodtli. Eine erste



Im Bereich Ort werden die Neue und die alte Axenstrasse zusammentreffen.

grosse Infoveranstaltung für die Bevölkerung fand am 25. Mai 2013 in Sisikon statt. Rund 120 Personen liessen sich aus erster Hand vom Schwyzer Baudirektor Othmar Reichmuth, seinem Urner Kollegen Markus Züst sowie von Emil Woodtli über das Projekt informieren. Rege wurde auch die anschliessende Frage- und Diskussionsrunde benutzt. Mit wenigen Ausnahmen war man sich einig: Das Projekt Neue Axenstrasse löst endlich ein Jahrzehnte altes Versprechen ein und bringt für die betroffenen Gemeinden und all jene, die regelmässig die Axenstrasse benutzen, gewaltige Vorteile.

Engagement der kantonalen Ämter

Mit der Abgabe des Vorabzugs zum Ausführungsprojekt im April 2013 waren dann die verschiedenen kantonalen Ämter von Schwyz und Uri zur Stellungnahme eingeladen. «Auch hier war das Echo ebenso gross wie nutzbringend», anerkennt Emil Woodtli. «Punkt für Punkt haben wir die eingegangenen Feedbacks und Vorschläge geprüft und den Spezialisten zur Beurteilung vorgelegt.» Im Zentrum der Fragen standen der Ausbau des Werkleitungskanals zur Fluchtwegfunktion, der Entwässerungsstollen Ingenbohl und die pragmatische Handhabung der Dosierstelle im Bereich Ort (offene Strecke). Auch die geplante Verkehrsführung auf der alten Axenstrasse wurde genau durchleuchtet.

Detaillierter Kostenvoranschlag

Nach heutigem Kenntnisstand belaufen sich die Gesamtprojektkosten auf rund 980 Millionen Franken. Das sind 240 Millionen Franken mehr, als das Generelle Projekt von 2004 bisher ausgewiesen hat. Für den Schwyzer Baudirektor Othmar Reichmuth ist das gut erklärbar und nicht weiter erstaunlich: «Wir befinden uns immer noch im Kostenrahmen mit der üblichen Bandbreite von plus/minus 10 Prozent. Je detaillierter ein Projekt ausgearbeitet wird, desto genauer können jeweils die Kosten ermittelt werden. Die Kosten für die Neue Axenstrasse wurden jederzeit seriös errechnet.» Projektbezogen wird der Ausbau rund 50 Millionen Franken teurer. Ins Gewicht fallen hier vor allem die rund 28 Millionen für den Bau des Entwässerungsstollens Ingenbohl sowie weitere Optimierungsmassnahmen beim Morschacher Tunnel. Beträchtliche Mehrkosten fallen auch beim Anschluss Gumpisch und für den Ausbau der Offenen Strecke Ort an. Auf der anderen Seite können auch Kosten

eingespart werden. So wird der Bau des Sisikoner Tunnels wegen des Wegfalls des separaten Fluchtstollens um fast 5 Millionen Franken günstiger. Für Othmar Reichmuth ist klar: «Sämtliche Mehraufwendungen sind mit Fakten und fachlichen Argumenten begründet und dienen der Optimierung des Projekts.»

Der mit Abstand wichtigste Grund für die Kostensteigerung liegt aber in der Teuerung. Diese wird für Tunnelbauvorhaben mit dem so genannten «Neat-Teuerungsindex» berechnet. Dieser vom Bund errechnete Index für den Tunnelbau ist seit 2004, dem Preisstand des Generellen Projekts, um rund 20 Prozent angestiegen. Dies allein führt zu einer Kostensteigerung um 150 Millionen Franken. Hinzu kommt die zwischenzeitliche Erhöhung der Mehrwertsteuer von 7,6 auf 8 Prozent. «Weil die Neue Axenstrasse ein Tunnelbauprojekt ist, wird der Neat-Teuerungsindex angewendet», erklärt der Urner Baudirektor Markus Züst. Und sein Schwyzer Kollege ergänzt: «Der Hauptteil dieser Mehrkosten geht zu Lasten des Bundes.» Der Kanton Schwyz trägt mit 8 Prozent der Kosten des auf Schwyzer Boden liegenden Abschnitts statt 45 jetzt rund 55 Millionen Franken. Der Kanton Uri muss statt 5 neu 7 Millionen Franken übernehmen.

Die nächsten Schritte

Im Dezember 2013 wird das bereinigte Ausführungsprojekt zusammen mit der gemeinsamen Stellungnahme der beiden Kantone beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingereicht. Nachdem das ASTRA die Eingabe geprüft hat, werden die Kantone ermächtigt, die öffentliche Planaufgabe durchzuführen. Privatpersonen, Gemeinden und Institutionen erhalten in den darauf folgenden 30 Tagen die Möglichkeit, zum Projekt Stellung zu nehmen. Stellungnahmen und Einsprachen werden vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) behandelt, das unter Umständen weitere Konsultationen durchführt und letztendlich einen Entscheid fällt. Die beiden Baudirektoren von Uri und Schwyz hoffen, dass im Verlauf des Jahres 2015 der Plangenehmigungsentscheid vorliegt.



Noch dauert es einige Zeit, bis die Baumaschinen für die Neue Axenstrasse auffahren. Das Plangenehmigungsverfahren hingegen startet schon bald.

IM GESPRÄCH MIT DEN GEMEINDEPRÄSIDENTEN VON SISIKON UND INGENBOHL

Fünf Gemeinden – Flüelen, Sisikon, Riemenstalden, Morschach und Ingenbohl – sind vom Projekt Neue Axenstrasse direkt betroffen. Sie sind in der Planungsphase wie auch während der Bauzeit mit diversen Fragen konfrontiert und werden die Veränderungen durch die neue Linienführung am meisten spüren. Was beschäftigt die Gemeinderäte von Sisikon und Ingenbohl derzeit am stärksten?

Herr Abegg, Sie sind vor kurzem zum neuen Gemeindepräsidenten von Sisikon gewählt worden. Worauf freuen Sie sich nun besonders?

Timotheus Abegg: In einer kleinen, aber lebhaften Gemeinde ein solches Amt zu übernehmen, ist schon etwas Besonderes. Als ehemaliger Gemeindeverwalter und Ratsmitglied weiss ich, dass Sisikon bezüglich Behörden und Kommissionen, aber auch wenn es um freiwillige Hilfe geht, sehr gut aufgestellt ist. Zusammenhalt und Bürgernähe zählen hier viel. Das spürt man gerade auch, wenn es um grosse, zukunftsweisende Projekte wie die Neue Axenstrasse geht.

Herr Auf der Maur, in welcher Art hat Sie die Neue Axenstrasse bei der Arbeit im Gemeinderat Ingenbohl beschäftigt?

Albert Auf der Maur: Das Thema hält mich eigentlich seit meinem Amtsantritt als Gemeindepräsident im Juli 2008 auf Trab. Für die kommunale Weiterentwicklung und das Dorfzentrum von Brunnen hat das Vorhaben eine eminente Bedeutung. Im Gemeinderat haben wir mit der «Vision 2050» grosse Ziele: Verschiedene Massnahmen sollen ein aktives Dorfleben und florierende Dienstleistungs- sowie Gewerbebetriebe unterstützen. Dazu gehören auch die Bestrebungen, das Zentrum von Brunnen mit verkehrsberuhigenden Elementen noch attraktiver zu machen. Dies erreichen wir nur, wenn die Neue Axenstrasse eine namhafte Entlastung bringt.

Jetzt wird das Projekt beim Bundesamt für Strassen in Bern eingereicht und im Frühling 2014 beginnt die Projektaufgabe. Was diskutiert man derzeit in Ihren Dörfern am heissesten?

Auf der Maur: Der Gemeinderat Ingenbohl hat sich in den letzten Monaten intensiv mit dem Umweltverträglichkeitsbericht auseinandergesetzt. Mit einer Stellungnahme haben wir uns zu Punkten geäussert, die auch in der Bevölkerung oft besprochen werden: Baustellenerschliessung, Installationsplätze, Altlasten, Lärm- und Immissionschutz sind einige der für uns jetzt wichtigen Themen. **Abegg:** In Sisikon spricht man immer wieder von den magischen Jahrzahlen 2017 und 2025, also den geplanten Terminen für den Baubeginn und die Inbetriebnahme des

Sisiger Tunnels. Viele Leute mögen kaum erwarten, bis unser Dorf endlich vom Transitverkehr entlastet wird. Denn gerade in letzter Zeit sind wir beispielsweise durch die Luzerner Cityring- sowie die Mositunnel-Baustellen zusätzlich mit Verkehr belastet worden. Natürlich haben wir auch Respekt vor der Bauphase am Axen, die durchaus Umtriebe mit sich bringen wird. Im Gemeinderat verfolgen wir sehr aufmerksam den aktuellen Projektverlauf.

Im Kanton Schwyz gab und gibt es auch vehemente Kritiker der Neuen Axenstrasse. Wie begegnen Sie diesen, Albert Auf der Maur?

Auf der Maur: Als 2009 das Generelle Projekt bekannt wurde, erlebte ich viele Konfrontationen. Ich habe immer betont, dass die neue Route für den gesamten Schwyzer Talkessel von Vorteil ist. Nun habe ich das Gefühl, dass in den letzten Jahren ein Meinungsumschwung stattgefunden hat. Man sieht nun – auch wegen der Belastung durch die Mosibaustelle – die Notwendigkeit für leistungsfähige Umfahrungstunnels. Eine gute Informationspolitik ist aber nach wie vor sehr wichtig.

Weshalb ist man in Sisikon – und generell im Kanton Uri – positiver eingestellt, Herr Abegg?

Sisikon leidet sehr stark unter dem Verkehr auf der jetzigen Axenstrasse und den damit verbundenen Lärmmissionen. In den letzten Jahren haben die Stautunden zudem massiv zugenommen. Vor allem am Wochenende ist es für uns Sisiger manchmal fast ein Ding der Unmöglichkeit, auf die Hauptstrasse einzuspüren und das Dorf zu verlassen. Deshalb ist man in Sisikon überzeugt, dass die Neue Axenstrasse ein grosses Plus an Lebensqualität bringt. Wir sehen dem Vorhaben aber nicht fraglos entgegen: Welche Auswirkungen hat die Umfahrung etwa auf den Tourismus und insbesondere auf die Gastronomie? Da sind wir gefordert.

Ingenbohl hat wegen der Sanierung des Mositunnels bereits heute eine grosse Strassenbaustelle. Sehen Sie Beziehungen zur Neuen Axenstrasse?

Auf der Maur: Die Sanierung des 47-jährigen Mositunnels ist ein separates Projekt und bereits im Gange. Die Bauherrschaft dort obliegt der ASTRA-Filiale Zofingen,

jene für die Neue Axenstrasse den Kantonen Schwyz und Uri. Trotzdem sucht man natürlich Synergien. So hat sich die Gemeinde Ingenbohl stark gemacht für einen optimalen Baustellenzugang, der sowohl für den Mositunnel als auch später für den Morschacher Tunnel genutzt werden kann. Derzeit werden ein neuer Kreisel östlich der A4 und eine andere Verkehrsführung via Höchenenstrasse geprüft, welche die Verkehrssicherheit verbessern und das Wohngebiet Gätzli/Hetschgen entlasten sollen. Es ist sinnvoll, vernetzt und weitsichtig zu planen.

Gibt es weitere konkrete Themen, die bald geklärt werden müssen?

Abegg: Die Verkehrsführung bei der offenen Strecke in Ort interessiert uns Sisiger sehr, da wir viele Pendler haben, die diese täglich passieren werden. Offenbar ist nun vorgesehen, auf eine Dosierstelle in Ort zu verzichten und – abgesehen von Spezialsperren – beide Fahrspuren offenzuhalten. Das würden wir sehr begrüßen.

Auf der Maur: Andere wichtige Themen, die alle direkt betroffenen Gemeinden an-



gehen, sind die Überwachung und der Schutz unserer Trinkwasserquellen, auf die es während des Baus der Neuen Axenstrasse zumindest potenziell Auswirkungen geben könnte. Auch hier läuft bereits ein intensiver Austausch zwischen den Gemeinden und der Bauherrschaft mit dem Zweck, vertragliche Regelungen zu treffen.

Was sagen Sie zu den Zielen für die alte Axenstrasse, die künftig vor allem als touristische Route und für den Langsamverkehr genutzt werden soll?

Auf der Maur: Die alte Axenstrasse wird – zusammen mit dem Weg der Schweiz – voraussichtlich zu einer tollen Erlebnisroute. Das heute schon attraktive Tourismusangebot am Urnersee erhält dadurch eine spürbare, nachhaltige Aufwertung.

Abegg: Das Interesse gerade auch von Schweizer Touristen ist da. Jetzt gilt es, die Gelegenheit zu packen und neue Konzepte, zum Beispiel für Wochenendgäste, zu entwickeln. Es wäre gut, die Kräfte der verschiedenen Tourismusorganisationen zu bündeln, damit sie gemeinsam an einem Strick ziehen können.

Das Projekt Neue Axenstrasse fordert einen langen Atem aller Beteiligten. Gibt es etwas, das Sie der Projektleitung gerne mit auf den Weg geben möchten?

Abegg: Ich glaube, die direkt betroffenen Gemeinden sind durchaus bereit, sich für das Vorhaben einzusetzen und Hand zu bieten für zukunftssträchtige Lösungen. Eine aktive, kooperative Grundhaltung ist da. Wichtig ist, dass wir laufend involviert werden. So wie ich dies bisher erlebt habe, ist dies auch ganz im Sinne der Projektleitung.

Auf der Maur: Diesem Votum kann ich mich voll und ganz anschliessen. Es braucht weiterhin eine offene Kommunikation zwischen den Projektverantwortlichen, Planern und Unternehmen einerseits sowie den Gemeinden, der Bevölkerung und weiteren Interessierten andererseits. Bei einem so grossen Vorhaben warten noch manche Herausforderungen auf uns. Die gilt es, zeitnah und auf Augenhöhe mit möglichst allen Betroffenen anzugehen. Stellen wir uns also den Fragen – aber sehen wir vor allem auch die Chancen, die uns die Neue Axenstrasse bringen kann und bringen wird.

Zu den Personen



Timotheus Abegg

der Metallbauer und Betriebswirt ist 37-jährig und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Firma Ruch AG in Altdorf. Sisikon liegt Timotheus Abegg besonders am Herzen. Per 1. Oktober 2013 wurde er als Parteiloser zum Gemeindepräsidenten gewählt, nachdem er bereits seit 2007 als Gemeindeverwalter (Säckelmeister) im Gemeinderat mitwirkte. Auch im Tourismusvorstand Sisikon ist er seit 2007 aktiv. Derzeit hat er das Präsidium inne. Timotheus Abegg ist verheiratet und Vater dreier Kinder. In seiner Freizeit mag er es, sportlich in den Bergen oder mit dem Motorrad unterwegs zu sein.



Albert Auf der Maur

hat Jahrgang 1952 und lebt seit eh und je in Brunnen. Der Mehrwertsteuerexperte arbeitete lange als Partner bei der Treuhandgesellschaft Mattig-Suter und Partner in Schwyz. Politik ist die grosse Leidenschaft von Albert Auf der Maur. Er startete als Schulrat der Gemeinde Ingenbohl. Es folgten unter anderem 12 Jahre im Kantonsrat, die Mitgliedschaft und das Präsidium in der Staatswirtschaftskommission und der LVP/FDP-Kantonalvorsitz. Für die Gemeinde Ingenbohl engagiert sich Auf der Maur seit Jahrzehnten: Er war Mitglied der Wirtschaftsförderungskommission, Stimmzähler bei Wahlen und Abstimmungen und seit Juli 2008 amtiert er als Gemeindepräsident. Ausserdem präsidiert Albert Auf der Maur seit 2010 den Verband der Schwyzer Gemeinden und Bezirke.

HERAUSFORDERUNG KARSTGESTEIN: ZUSÄTZLICHE BAUGRUNDUNTERSUCHUNGEN BRINGEN ERKENNTNISSE

Von August bis Oktober 2013 wurden in Ingenbohl und in Morschach umfangreiche Tiefenbohrungen durchgeführt. Ziel dieser Bohrungen war, zusätzliche geologische und hydrogeologische Erkenntnisse zu gewinnen.

Mit «Karst» wird sowohl eine charakteristische Landschaftsform bezeichnet, als auch ein spezielles hydrogeologisches System, dessen Entwässerung mit einem durch Lösungsprozesse entstandenen Netz von Karsthöhlen sich laufend verändert. Gewisse Gesteine – insbesondere Kalk und Gips – können durch Sickerwässer chemisch aufgelöst werden, so dass sich mit der Zeit unterirdische Hohlräume bilden. Tunnelbau im verkarsteten Gebirge kann daher zu schwerwiegenden Problemen führen:

1. infolge von Hohlräumen

(z.B. schlechte Hohlraumstabilität, mangelhafte Ausbruchssicherung bei Ankern und Spritzbeton, fehlender Widerstand)

2. wegen Ablagerungen in den Hohlräumen

(z.B. ungünstige Entleerung der Hohlräume, Verkleben von Maschinen und Geräten)

3. infolge von wassergefüllten Hohlräumen

(z.B. ausführungs- und sicherheitstechnische Herausforderungen beim Anschneiden von Karsthohlräumen, grosse Mengen von Bergwasser, eventuell unter hohem Druck)

Abklärungen für den Morschacher Tunnel

Im Bereich des Nordportals des künftigen Morschacher Tunnels herrschen ähnliche geologische Formationen vor wie im Muotatal. Die mit der Baugrunderkundung betrauten Geologen haben deshalb berechtigte Bedenken geäussert, dass hier wie beim Hölloch Karstphänomene vorkommen könnten. Weil zudem grosse Unsicherheiten über den geologischen Schichtverlauf und die Klüftigkeit herrschten,

entschied sich die Projektleitung für zusätzliche Untersuchungen: Im Herbst 2013 führten die Bohrspezialisten in Morschach und in Ingenbohl Tiefenbohrungen bis unter den Seespiegel des Vierwaldstättersees – und somit auch unter das künftige Tunneltrasse – aus. Die Bohrlängen betragen 120 Meter, 240 Meter und 340 Meter. Aufgrund des teilweise unzugänglichen, steilen Geländes mussten die schweren Bohrgeräte teils mit dem Helikopter ein- und ausgefliegen werden.

Spezialisten am Werk

Während der Kernbohrungen dokumentierten Geologen laufend das entnommene Bohrgut. Anschliessend analysierte man die Bohrkerne und das Bergwasser im Labor. Nach Erreichen der Endtiefe wurden in den Bohrlöchern verschiedene, teils sehr komplexe Bohrlochversuche durchgeführt: die Bohrungen wurden in ihrer Lage vermessen, auf mögliche Hohlräume hin untersucht, man erfasste die räumliche Orientierung von Klüftstrukturen, ermittelte die Gebirgsfestigkeit und -durchlässigkeit und führte Versuche zur Erfassung der Gebirgsspannungen durch. Nach Abschluss dieser Arbeiten wurden alle drei Bohrungen zur Erfassung der Gebirgswasserhältnisse mit Drucksonden ausgerüstet.

Die Auswertung der umfangreichen neuen Erkenntnisse ist noch in vollem Gang. Es können aber bereits jetzt gewisse Aussagen gemacht werden: Die geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse sind voraussichtlich besser als angenommen, da die Tunnelstrecke mit karstanfälligen Gesteinen kürzer ist als zuvor prognostiziert und der Fels kompakter, weniger verkarstet erscheint. Obwohl in den Bohrungen keine grösseren Hohlräume angetroffen wurden, sind diese nicht vollständig auszuschliessen. Die Drucksonden werden während der nächsten Monate auch Hinweise auf den Bergwasserspiegel geben und zeigen, ob dieser bis oder gar über das Tunnelniveau ansteigen kann. Mit der Auswertung der neuen Erkenntnisse wurde das SSKA (Schweizerisches Institut für Speläologie und Karstologie) betraut.

Frühzeitige Erkenntnisse nutzen

Bohrungen sind immer nur Nadelstiche ins Gebirge. Sie ermöglichen indes, mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand Einblicke in den Baugrund zu gewinnen, die Einfluss auf die weitere Projektierungsarbeit haben und mithelfen können, mit einer vorausschauenden Planung späteren Mehraufwand zu vermeiden.



Drei Tiefenbohrungen zur Karst-Erkundung wurden abgeteuft, eine davon in Morschach.



2. ÖFFENTLICHER INFORMATIONSANLASS

Samstag, 15. März 2014, 10 bis 12 Uhr, in der Aula Brunnen

Im Frühling 2014 erfolgt im Projekt A4 Neue Axenstrasse die Publikation der öffentlichen Planaufgabe. Dazu veranstaltet die Bauherrschaft einen Informationsanlass für alle Interessierten. Nutzen Sie die Gelegenheit, sich direkt über das Vorhaben zu informieren und Fragen zu stellen.

Am Samstag, 15. März 2014 findet in der Aula Brunnen die zweite grosse Infoveranstaltung zum Projekt A4 Neue Axenstrasse statt. Der aktuelle Anlass dazu ist der Start der öffentlichen Planaufgabe beziehungsweise des Plangenehmigungsverfahrens.

Die beiden Baudirektoren der Kantone Schwyz und Uri, die beiden Kantonsingenieure, Vertreter der Gesamtprojektleitung sowie des Bundesamts für Strassen ASTRA sind bei der Veranstaltung anwesend. Sie informieren

das Publikum aus erster Hand über zentrale Themen, wie den aktualisierten Kostenvoranschlag, die nächsten Schritte im Plangenehmigungsverfahren, die wichtigsten Elemente des Ausführungsprojekts sowie die flankierenden Massnahmen auf der bestehenden Axenstrasse. Der Anlass zur Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens schafft auch Gelegenheit zur Diskussion. Die Bauherrschaft freut sich auf die aktuellen Fragen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie weiterer Interessierter.

i

IMPRESSUM

Herausgeber: Baudirektion Uri und Baudepartement Schwyz, c/o Tiefbauamt Schwyz, Postfach 1251, 6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15, www.axen.ch, info@axen.ch

Gestaltung und Redaktion: baumann, fryberg, tarelli ag, Gotthardstrasse 31, 6460 Altdorf
Telefon 041 874 16 99, www.bft-altdorf.ch, info@bft-altdorf.ch

Druck: Druckerei Triner AG, Schmiedgasse 7, 6431 Schwyz
Telefon 041 819 08 10, www.triner.ch

Auflage: 11 500 Exemplare

KONTAKT

Für sämtliche Fragen zum Projekt A4 Neue Axenstrasse wenden Sie sich bitte an:

Emil Woodtli
Gesamtprojektleiter
Tiefbauamt Schwyz
Postfach 1251, 6431 Schwyz
Telefon 041 819 25 15
E-Mail info@axen.ch