



# 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

## Faktenblatt Nr. 1

November 2012

### INFORMATIONEN ZUR NEUEN AXENSTRASSE

Der Bau der Neuen Axenstrasse ist ein Grossprojekt. Nicht nur die Bauherrschaft – die Kantone Uri und Schwyz – sowie das beaufsichtigende Bundesamt für Strassen (ASTRA) beschäftigen sich damit während vieler Jahre. Auch die gewerblichen und privaten Anlieger, die direkt betroffenen Gemeinden sowie die Öffentlichkeit haben ein grosses Interesse an diesem Vorhaben. Es ist der Bauherrschaft wichtig, die derzeit aktuellen Fragen in kompakter Form zu beantworten.

#### Weshalb braucht es eine Neue Axenstrasse?

Die alte Axenstrasse wurde von 1979 bis 1990 immer wieder saniert und ausgebaut, genügt aber den heutigen Anforderungen insbesondere bezüglich Sicherheit nur noch teilweise. Deshalb hat der Bund im Rahmen des Pakets «Netzvollendung Nationalstrassen» die beiden Kantone Schwyz und Uri beauftragt, ein Generelles Projekt Ingenbohl bis Gumpisch (südlich von Sisikon) auszuarbeiten. Die Verfügbarkeit der bestehenden Axenstrasse ist vor allem wegen Naturgefahren wie Felssturz und Murgängen nicht optimal und es gab in der Vergangenheit diverse, zum Teil länger dauernde Sperrungen. Ausserdem besteht an der heutigen Axenstrasse ein grosser Sanierungsbedarf, insbesondere was die Kunstbauten, Galerien und Tunnels betrifft. Erneute Sperrungen wären nicht nur für Anwohner und Pendler prekär; hinzu kommt, dass die Axenstrasse als Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2) wenn immer möglich verfügbar sein muss. Diese so

**Die Verfügbarkeit der bestehenden Axenstrasse ist vor allem wegen Naturgefahren wie Felssturz und Murgängen nicht optimal und es gab in der Vergangenheit diverse, zum Teil länger dauernde Sperrungen.**

genannte Netzredundanz ist mit der neuen – dank längerer Tunnels optimal verfügbaren – Axenstrasse gegeben. Ein weiteres zentrales Argument für den Bau der Neuen Axenstrasse ist die seit Jahren geforderte Umfahrung des Dorfes Sisikon. Hinzu kommt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr (Velos, Landwirtschaftsverkehr, Fussgänger), der in Zukunft auf die alte Axenstrasse geleitet wird.

#### Wer ist der Bauherr?

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um ein Vorhaben, das bereits im 1. Netzbeschluss für die Nationalstrassen vorgesehen war, aber bis zur Änderung der Nationalstrassengesetzgebung per 1. Januar 2008 nicht realisiert worden war. Solche Vorhaben werden unter dem Titel «Netzvollendung» aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen vor dem 1. Januar 2008 als Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Kantonen abgewickelt. Entsprechend liegt die Verantwortung für die Bauherrschaft gemäss Territorialprinzip bei den Kantonen, die Oberaufsicht hingegen beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Beim Vorhaben Neue Axenstrasse

haben sich die betroffenen Kantone Uri und Schwyz zu einer Bauherrengemeinschaft unter der Federführung des Kan-

**Beim Vorhaben Neue Axenstrasse haben sich die betroffenen Kantone Uri und Schwyz zu einer Bauherrengemeinschaft zusammengeschlossen.**

tons Schwyz zusammengeschlossen. Mit der Inbetriebnahme wird der neue Strassenabschnitt dann (gemäss der gesetzlichen Regelung seit dem 1. Januar 2008) ins Eigentum und in die alleinige Zuständigkeit des Bundes übergehen. Gleichzeitig geht dann die heutige (alte) Axenstrasse in die Verantwortung der beiden Kantone über.

#### Wie ist der heutige Projektstand?

Jetzt laufen die Planungsarbeiten für das Auflageprojekt des Sisikoner Tunnels und des Morschacher Tunnels sowie der weiteren Projektteile.

#### Wann beginnt das Plangenehmigungsverfahren respektive die öffentliche Auflage?

Ab Anfang 2014 erfolgt das Plangenehmigungsverfahren für das gesamte Projekt. Die weiteren Planungsschritte bestehen in der Erstellung des Detailprojekts sowie in der Ausschreibung der Unternehmerleistungen.



...

### Wie lange dauert die eigentliche Bauphase?

Die Realisierungsphase startet bei plan-gemässem Verlauf 2017 und dauert bis 2024/2025. Der Sisikoner Tunnel geht gemäss Planung kurz vor dem Morschacher Tunnel in Betrieb.

Der Sisikoner Tunnel und der Morschacher Tunnel sind die beiden zentralen Bauwerke. Sie werden gleichzeitig realisiert.

### Wie verläuft die Neue Axenstrasse im Vergleich zur heutigen Axenstrasse?

Dazu gibt die unten dargestellte Übersicht Auskunft. Er zeigt den Verlauf der beiden Tunnels und der offenen Strecke sowie die Anschlüsse in Ingenbohl und Sisikon (Gumpisch).

### Welches sind die wichtigsten Bauwerke innerhalb des Projekts Neue Axenstrasse?

Der Sisikoner Tunnel und der Morschacher Tunnel sind die beiden zentralen Bauwerke. Sie werden gleichzeitig realisiert.

### Weshalb baut man zwei Tunnels?

Das ursprüngliche Projekt eines durchgehenden Fronalp-tunnels von Ingenbohl (bei Brunnen) bis Gum-

pisch (südlich von Sisikon) stiess Anfang der 1990er Jahren auf Ablehnung. Der Bau zweier Tunnels – des Morschacher Tunnels und des Sisikoner Tunnels – ist zweckmässiger sowohl hinsichtlich Bau als auch hinsichtlich Betrieb und schafft bezüglich Sicher-

heit optimale Bedingungen. Die offene Strecke im Bereich «Ort» macht es möglich, im Ereignis- und Unterhaltsfall einen Tunnel zu sperren und den anderen ab «Ort» zu benutzen beziehungsweise zu verlassen.

### Welche Tunnelbautechnik wird angewendet?

Beide Tunnels werden aus technischen sowie aus Kostengründen im Sprengvortrieb realisiert. Im längeren Sisikoner Tunnel arbeitet man von einem

### Die neue Nationalstrasse bietet nicht mehr Fahrspuren als bisher bereits die alte Axenstrasse.

Zwischenangriff aus; dieser liegt im Bereich «Dorni», nördlich von Sisikon. Ab diesem Zwischenangriff wird der Tunnel gleichzeitig nach Norden wie auch nach Süden vorgetrieben.

### Welche Auswirkungen auf den Verkehr hat die Bautätigkeit (Sperrungen, Behinderungen etc.)?

Die bestehende Axenstrasse bleibt während der Bauphase der Neuen Axenstrasse grundsätzlich immer in Betrieb. Zeitweilige, örtliche Behinderungen werden frühzeitig mitgeteilt. In den Bereichen «Dorni», «Ort» und «Gumpisch» werden voraussichtlich temporäre Temporeduktionen und allenfalls Lichtsignalanlagen notwendig.

### Was passiert nach Eröffnung der Neuen Axenstrasse mit der alten Strasse?

Die Trägerschaft der heute bestehenden Axenstrasse wird nach Eröffnung der Neuen Axenstrasse vom Bund (ASTRA) an die beiden Kantone Schwyz und Uri übergehen. Die gesamte alte Axenstrasse wird saniert und für den Tourismus sowie den Langsamverkehr (Velos, Landwirtschaftsfahrzeuge) aufgewertet. Die alte Axenstrasse steht auch nach Eröffnung der Neuen Axenstrasse als Ausweichroute bei Ereignissen oder Unterhaltsarbeiten zur Verfügung.

### Gibt es durch den Bau der Neuen Axenstrasse eine Kapazitätserweiterung auf der A4?

Nein, denn die überregionalen Zubringer zur Axenstrasse sind bereits ausgebaut und bleiben dieselben wie heute. Ausserdem wird die Kapazität der alten Axenstrasse eingeschränkt – sie dient fortan dem touristischen und Langsamverkehr und der Erschliessung von Morschach, Sisikon und Riemenstalden.

...



...

### In welchem Rahmen liegen die Gesamtkosten?

Es werden Gesamtkosten von rund 740 Mio. Franken erwartet (ohne Sanierung bzw. flankierende Massnahmen im Bereich der alten Axenstrasse).

### Wie funktioniert die Finanzierung?

Der Kanton Schwyz trägt 8% der Kosten des auf Schwyzer Boden liegenden Abschnitts; der Kanton Uri 3% des auf Urner Boden liegenden Abschnitts. Das heisst: Insgesamt finanziert der Bund rund 94% des Projekts und die beiden Kantone

**Insgesamt finanziert der Bund rund 94% des Projekts und die beiden Kantone den Rest, wobei Schwyz den wesentlich grösseren Anteil zu übernehmen hat, da die Neue Axenstrasse mehrheitlich auf Schwyzer Kantonsgebiet liegt**

den Rest, wobei Schwyz den wesentlich grösseren Anteil zu übernehmen hat, da die Neue Axenstrasse mehrheitlich auf Schwyzer Kantonsgebiet liegt.

### Welches sind die wichtigsten Ziele des Projektes?

Verfügbarkeit, Funktionsfähigkeit und Sicherheit auf diesem wichtigen Teil der Nord-Süd-Achse sind die Schlüsselziele, insbesondere im Hinblick auf den Individualverkehr. Ein weiteres Hauptziel liegt in der nachhaltigen Entlastung des Dorfes Sisikon vom Durchgangsverkehr. Auf der ganzen Strecke der Neuen Axenstrasse gelten eine optimale Umweltverträglichkeit und eine haushälterische Bodennutzung. Die touristische Aufwertung der alten Axenstrasse ist ein weiteres

Ziel. Insgesamt stellt der Bau der Neuen Axenstrasse ein Projekt mit grossem Zukunftspotenzial dar, das ökologisch und ökonomisch nachhaltig Sinn macht.

### Wie wird die Personensicherheit im neuen Tunnel gewährleistet?

Unter der Fahrbahn befindet sich der Werkleitungskanal, der im Ereignisfall gleichzeitig als Fluchtweg aus den Tunnels dient. Alle 300 m wird der Fahrraum über ein seitlich angeordnetes Treppenhaus mit dem Werkleitungskanal verbunden. Damit kein Rauch in den unter der Fahrbahn angeordneten Fluchtweg eindringt, steht dieser permanent unter Überdruck und die Treppenhäuser sind als Schleusen ausgebildet. Weitere Sicherheitsanlagen sind die SOS- und Hydranten-Nischen (im Abstand von 150 m) sowie die beidseitigen Ausstellbuchten (alle 900 m).

### Kennzahlen (in laufender Bearbeitung)

	Morschacher Tunnel	Sisikoner Tunnel	beide
<b>Geometrie</b>			
- Länge	ca. 2'898 m	ca. 4'442 m	ca. 7'340 m
- Ausbruchbreite			ca. 12.0 m
- Ausbruchhöhe (inkl. Werkleitungskanal)			ca. 12.2 m
- Fahrbahnen			2 x 3.875 m
<b>Ausbruch</b>	ca. 320'000 m <sup>3</sup> ca. 840'000 t	ca. 500'000 m <sup>3</sup> ca. 1'310'000 t	ca. 820'000 m <sup>3</sup> ca. 2'150'000 t
<b>Einbau<sup>1</sup></b>			
- Spritzbeton	ca. 25'000 m <sup>3</sup>	ca. 39'000 m <sup>3</sup>	ca. 64'000 m <sup>3</sup>
- Ort beton	ca. 55'000 m <sup>3</sup>	ca. 85'000 m <sup>3</sup>	ca. 140'000 m <sup>3</sup>
- Auffüllungen	ca. 25'000 m <sup>3</sup>	ca. 39'000 m <sup>3</sup>	ca. 64'000 m <sup>3</sup>
<b>Kosten</b>			ca. CHF 740 Mio.
<b>Baubeginn</b>	2017	2017	
<b>Inbetriebnahme</b>	2025	2024	

<sup>1</sup> Circa 20 – 25% des ausgebrochenen Materials wird zu Baustoffen aufbereitet und gelangt als Zuschlagstoff in Spritzbeton, Ort beton oder Auffüllmaterial wieder in den Tunnel.

### Ansprechperson

Emil Woodtli, dipl. Bauing. ETH/SIA  
Gesamtprojektleiter  
Tiefbauamt SZ  
Postfach 1251, 6431 Schwyz  
Telefon 041 819 25 79  
emil.woodtli@sz.ch