

BAU-NACHRICHTEN



HILFSBRÜCKE ALS TÜRÖFFNER FÜR DIE NEUE AXENSTRASSE

Die Hilfsbrücke am Gumpisch ist der eigentliche Türöffner für den Start der Bauarbeiten an der neuen Axenstrasse. Bevor mit dem Bau der Kernelemente der A4 Neuen Axenstrasse – dem Morschacher Tunnel und dem Sisikoner Tunnel – begonnen werden kann, muss die geologisch anspruchsvolle Situation am Gumpisch bereinigt werden. Oberhalb Gumpisch befinden sich instabile Fels- und Geröllmassen. Damit diese keine Gefahr für die Arbeiten an der neuen Axenstrasse bilden, sind vorgängig umfangreiche Sicherungs-

massnahmen notwendig. Diese beinhalten unter anderem Ablenkdamme und eine neue Schutzgalerie. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf der bestehenden Axenstrasse lassen sich diese Werke nicht ohne Verkehrsumleitung realisieren.

Hilfsbrücke zur Verkehrsumleitung

Derzeit befindet sich die Hilfsbrücke im Bau. Sie führt den Verkehr temporär bis zur Inbetriebnahme der A4 Neuen Axenstrasse seeseitig auf einer Länge von rund 150 Metern parallel zur bestehenden Strasse. Das spektakulär in die wilde Landschaft eingefügte Bauwerk wird weitgehend aus vorfabrizierten Modulen konstruiert. Diese Bauweise ermöglicht die Fertigstellung der Hilfsbrücke in nur rund eineinhalb Jahren. Dabei werden etwa

1000 Tonnen Stahl und 5000 Tonnen Beton verbaut. Die Inbetriebnahme der Hilfsbrücke ist im Sommer 2023 geplant.

Die neue Verkehrsführung am Gumpisch über die Hilfsbrücke schafft den notwendigen Platz für die eigentlichen Bauarbeiten. Dazu zählen insbesondere der Voreinschnitt für den Sisikoner Tunnel und die Schutzgalerie Gumpisch. Die bestehende Axenstrasse kann dann in diesem Abschnitt als Installationsplatz verwendet werden. Nach der Fertigstellung der Galerie Gumpisch wird die Hilfsbrücke mit ihren Fundamenten wieder entfernt. Der Baufortschritt der Hilfsbrücke am Gumpisch kann auf www.axen.ch/aktuell/bau über eine täglich aktualisierte Webcam mitverfolgt werden.

DIE FREUDE IST GROSS: DER BAUFORTSCHRITT IST JEDEN TAG SICHTBAR

Die Ampeln für den Bau der A4 Neue Axenstrasse stehen auf Grün. Stefan Gielchen und Peter Vorwerk, die zusammen die Leitung dieses Grossprojekts verantworten, haben vom Planungs- in den Realisierungsmodus gewechselt. Sie sind spürbar erleichtert, dass es jetzt endlich losgeht.

Welches war Ihre Reaktion, als Sie vom Vorliegen der rechtskräftigen Baubewilligung erfuhren?

Stefan Gielchen: Mich hat die Nachricht im Sommer während meinen Ferien erreicht. Es ist ein schönes Gefühl, dass wir endlich mit dem Bau beginnen können – sensationell! Entsprechend gross ist auch die Erleichterung, dass die Zeit des Wartens und Hoffens ein Ende gefunden hat.

Sie sind die Gesamtleiter dieses Grossprojekts. Was hat sich in Ihrem beruflichen Alltag seit der definitiven Baubewilligung konkret verändert?

Peter Vorwerk: Ich habe mein Arbeitspensum für die A4 Neue Axenstrasse praktisch verdoppelt. Deshalb habe ich jetzt zusätzlich zu meiner angestammten Tätigkeit bei der Baudirektion Uri einen festen Arbeitsplatz im Baubüro in Ingenbohl. Insofern hat sich mein Arbeitsalltag spürbar verändert. Und entscheidend ist natürlich, dass wir jetzt von der Planungs- in die Umsetzungsphase kommen.

Obwohl der Bund den grössten Teil der A4 Neuen Axenstrasse finanziert, liegt die Projektleitung bei den Kantonen. Was ist der Grund dafür?

Peter Vorwerk: Seit der Neuregelung des nationalen Finanzausgleichs im Jahr 2008 ist der Bund für den Bau und Unterhalt aller Nationalstrassen verantwortlich. Bereits laufende Projekte werden im Rahmen der Netzvollendung jedoch mit der damaligen Organisationsstruktur weitergeführt. Darunter fällt auch die A4 Neue Axenstrasse. Die Kantone Schwyz und Uri realisieren den neuen Nationalstrassenabschnitt im Auftrag des Bundes.

Wie funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Ihnen beiden fachlich und auf der persönlichen Ebene?

Stefan Gielchen: Wir sind beide gelernte Tunnelbauer und in der Privatwirtschaft gross geworden. Die gemeinsame berufliche Basis verbindet uns. Auch persönlich verstehen wir uns sehr gut. Das ist aus unserer Sicht eine notwendige Voraussetzung für die erfolgreiche Führung dieses anspruchsvollen Projekts.

Die Gesamtleiter Stefan Gielchen (rechts) und Peter Vorwerk unterhalb der Hilfsbrücke am Gumpisch.



Wir stehen vor der Hilfsbrücke am Gumpisch. Welche Bedeutung hat dieses spektakuläre Bauwerk für das Gesamtprojekt?

Peter Vorwerk: Die Hilfsbrücke war immer Bestandteil des Gesamtprojekts. Ihr Bau wurde aber nach den Steinschlägen im Jahr 2019 zeitlich vorgezogen. Mit dem Bau der Hilfsbrücke wird eine sichere Arbeitsumgebung für den Voreinschnitt des Sisikoner Tunnels geschaffen. Gleichzeitig wird die alte Axenstrasse als Installationsplatz und Baubereich benötigt.

Der Gumpisch und die damit verbundenen Naturgefahren sind eine Schlüsselstelle im gesamten Projekt. Worin besteht die Herausforderung?

Stefan Gielchen: Die grosse Herausforderung lautet, die Naturgefahren im Gumpisch zu erkennen und richtig einzuschätzen. Oberste Priorität hat die Sicherheit der Arbeiter, die in diesem Gebiet mit dem Bau des Schutzdamms, des Voreinschnitts und später der Galerie beschäftigt sind. Und selbstverständlich sind wir auch verantwortlich für die sichere Verkehrsführung in diesem und allen anderen Abschnitten.

Wo liegen die grössten technischen Hürden beim anschliessenden Bau der beiden Tunnel?

Stefan Gielchen: Die Geologie kann im Tunnelbau trotz sorgfältiger Voruntersuchungen immer zu Überraschungen führen. Wenn diese ausbleiben, was wir natürlich hoffen, bilden die Materialbewirtschaftung und die Logistik die herausfordendsten Bereiche.

Gibt es Berührungspunkte mit dem zeitgleich stattfindenden Bau der zweiten Gotthardröhre?

Peter Vorwerk: Auch beim Bau der zweiten Gotthardröhre stellt die Materialbewirtschaftung eine enorme Herausforderung dar. Beide Projekte werden den grössten Teil des Ausbruchmaterials im Vierwaldstättersee zu einer Flachwasserzone im Uferbereich aufschütten. Bei der Koordination der Seeschüttung ergeben sich deshalb Berührungspunkte mit dem Gotthardtunnel-Projekt.

Seit 2019 ist am Gumpisch ein Frühwarnsystem im Einsatz. Wie hat sich dieses System bezüglich Sicherheit und Verkehrsfluss bewährt?

Stefan Gielchen: Am Gumpisch ist ein komplexes Sicherheitssystem mit Schutznetzen, verschiedenen Überwachungseinrichtungen und Verkehrsampeln installiert. Wer mit dem Auto oder LKW unterwegs ist, nimmt vor allem die Ampeln als letztes Glied in der Kette wahr. Insgesamt hat sich das System als sehr sicher und zuverlässig erwiesen.

Welche Möglichkeiten hat die interessierte Öffentlichkeit, um sich über den aktuellen Stand und den Baufortschritt am Axen zu informieren?

Peter Vorwerk: Eine kontinuierliche und transparente Information ist uns wichtig – insbesondere auch für die direkt betroffene Bevölkerung. Die Kommunikation erfolgt über verschiedene Kanäle wie die Website axen.ch, Medienarbeit, Newsletter und öffentliche Informationsanlässe.

Bis zur Eröffnung der A4 Neuen Axenstrasse wird es noch einige Jahre dauern. Welche positive Botschaft können Sie den verkehrsgeplagten Anwohnerinnen und Anwohnern heute schon vermitteln?

Stefan Gielchen: Das zermürbende Wechselspiel von Beschwerden und Gerichtsentscheiden hat ein Ende. Wir bauen jetzt konkret an den beiden Tunnel für mehr Sicherheit. Auch wenn es bis zur Fertigstellung noch dauert: Der Baufortschritt ist jeden Tag sichtbar.



Stefan Gielchen (55)
Bergbauingenieur und Gesamtleiter
Hobbys: Wandern und Lesen



Peter Vorwerk (54)
Bauingenieur und Gesamtleiter Stv.
Hobbys: Fischen, Segeln, Berge



ARBEITEN FÜR ÜBER 700 MILLIONEN FRANKEN AUSGESCHRIEBEN

Die Ausschreibungen für verschiedene Lose der A4 Neuen Axenstrasse sind im Gang. Nach den Vergaben starten die Hauptarbeiten im Jahr 2024 auf mehreren Baustellen gleichzeitig.

Lange hat das Warten auf die Baubewilligung für die neue Axenstrasse gedauert. Nach dem Vorliegen der rechtskräftigen Baugenehmigungsverfügung konnten die Schleusen nun aber buchstäblich geöffnet werden. Bereits während der Zeit, als das Projekt A4 Neue Axenstrasse durch Beschwerden vor Gericht blockiert war, wurden die Arbeitsausschreibungen vorbereitet. Deshalb konnten nun die Ausschreibungen für verschiedene Bauabschnitte innerhalb kurzer Zeit ausgelöst werden.

Eine Schlüsselfunktion kommt den Schutzmassnahmen am Gumpisch zu. Die Arbeitsvergaben für Schutznetze und die Ablenkdamme mit einem Gesamtvolumen von gut 40 Millionen Franken erfolgen in der zweiten Jahreshälfte 2023, sodass mit dem Bau Anfang 2024 begonnen werden kann. Diese Schutzmassnahmen sind die Voraussetzung für den Bau des Sisikoner Tunnels und der Galerie. Die Baumeisterarbeiten für den Sisikoner Tunnel und für den Morschacher Tunnel werden ebenfalls im laufenden Jahr ausgeschrieben. Der Kostenvoranschlag für den Sisikoner Tunnel beträgt über 400 Millionen Franken, für den Morschacher Tunnel über 200 Millionen Franken. Die Tunnelarbeiten starten gemäss Terminplan im Jahr 2025. Bis zum Start der Tunnelvortriebe sind verschiedene Vorbereitungsarbeiten notwendig. Dazu zählen der Entwässerungsstollen in Ingenbohl, der Voreinschnitt Dorni, die Vorbereitung der offenen Strecke Ort und das Anschlusswerk Höchenen in Ingenbohl zur Erschliessung der Baustelle Morschacher Tunnel.

Insgesamt werden im laufenden Jahr Arbeiten für mehr als 700 Millionen Franken ausgeschrieben. Der beinahe zeitgleiche Start von mehreren, teilweise sehr anspruchsvollen Baustellen stellt eine grosse Herausforderung für die beteiligten Projektleiter, Planer und Unternehmen dar.



IMPRESSUM

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

Gestaltung und Lektorat: tinto ag, 6460 Altdorf, agentur-tinto.ch

Druck: Triner AG, 6431 Schwyz, triner.ch

Auflage: 12'000 Exemplare

Mehr Informationen zum Projekt finden Sie auf unserer Website.

axen.ch