

Beschluss Nr. 440/2019
Schwyz, 25. Juni 2019 / pf
Versandt am: 2. Juli 2019

Strassenbauprogramm 2020–2034 Genehmigung

1. Sachverhalt

Das kantonale Strassenbauprogramm wird als rollende Planung alle zwei Jahre aktualisiert. Das vorliegende Programm stellt grundsätzlich die Fortsetzung des letzten Programms dar, welches vom Regierungsrat mit Beschluss-Nr. 703 vom 12. September 2017 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2020–2034 für die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wird, wie in den Vorjahren, über einen Zeitraum von 15 Jahren – im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung – ausgelegt.

Das Programm berücksichtigt die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Kosten und Realisierung der Projekte. Sämtliche neuen Projekte wurden auf ihren Nutzwert überprüft, woraus sich die entsprechenden Prioritäten ergaben.

1.2 Revision Gesetz Motorfahrzeugabgaben

Mit Beschluss Nr. 124 vom 19. Februar 2019 wurde dem Kantonsrat eine Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (SRSZ 782.300) und eine Senkung der Motorfahrzeugsteuer um 25% beantragt. Folgende Massnahmen wurden sodann in eigener Kompetenz bereits durch den Regierungsrat beschlossen:

- konsequente Umsetzung der internen Verrechnungen gemäss § 23 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110);
- interne Verrechnung des Personalaufwands des Amtes für Wald und Naturgefahren für die Koordination des Fahrradverkehrs (Fr. 50 000.-- pro Jahr) zwischen dem Tiefbauamt und dem Amt für Wald und Naturgefahren;

- Finanzierung von neuen Zubringerstrassen zu Nationalstrassen (vgl. dazu Pt. 2.1);
- Finanzierung des Normaufwands Strassenwesens (vgl. dazu Pt. 2.2).

Bei sämtlichen beschlossenen Massnahmen wird berücksichtigt, dass die spezialfinanzierte Strassenkasse nicht für sachfremde Themen verwendet wird. Mit den beschlossenen Massnahmen wird auch dem Äquivalenzprinzip Rechnung getragen. Zudem wird berücksichtigt, dass keine Steuern auf Vorrat erhoben werden sollen. Von den vom Regierungsrat beschlossenen Massnahmen ist einzig für die Senkung der Motorfahrzeugsteuer eine Gesetzesänderung notwendig.

An seiner Sitzung vom 17. April 2019 hat der Kantonsrat mit 68:18 Stimmen der Vorlage zugestimmt. Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen. In der Planrechnung (Anhang 1) wird deshalb dieses Szenario berücksichtigt.

1.3 Finanzierung von Zubringern und Anschlüssen zu Nationalstrassen

Der Regierungsrat hat, gestützt auf ein Aussprachepapier des Baudepartementes, eine Aussprache über den Kostenteiler bei Zubringerstrassen und Anschlüssen zu Nationalstrassen geführt. Die Finanzierung von Zubringern und Anschlüssen zu Nationalstrassen soll sich auf die Grundlage des geltenden Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 441.110) stützen. Dabei soll die Finanzierung vollumfänglich über die Strassenrechnung erfolgen.

1.4 Finanzierung des Normaufwands Strassenwesens

Gestützt auf §§ 59 ff. des StraG werden den Gemeinden und Bezirken aus der Strassenrechnung pro Jahr Beiträge im Umfang von rund 2.9 Mio. Franken an deren Verbindungsstrassen ausgerichtet (vgl. hierzu Ziff. 6.2, S. 6). Zudem richtet der Kanton jenen Gemeinden jährlich einen Beitrag zweckungebunden als Normaufwandausgleich aus, deren Normaufwand den Normertrag in der Laufenden Rechnung übersteigt und welcher der Differenz zwischen Normaufwand und Normertrag entspricht (§ 14 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanzausgleich vom 7. Februar 2001, SRSZ 154.100). Im Rahmen des vertikalen Normaufwandausgleichs werden den Bezirken und Gemeinden jährlich rund 2 Mio. Franken zur Abgeltung des Betriebs und Unterhalts der Bezirk- und Gemeindestrassen (rund Fr. 80.-- pro Kilometer Strasse) zulasten der allgemeinen Staatskasse ausgerichtet. Künftig soll der Normaufwand Strassenwesens im innerkantonalen Finanzausgleich der Strassenrechnung belastet werden (interne Verrechnung zwischen dem Amt für Finanzen und dem Tiefbauamt).

Der Kantonsbeitrag an den Normaufwandausgleich im innerkantonalen Finanzausgleich beträgt zurzeit 25 Mio. Franken. Der Betrag von rund 2 Mio. Franken an die Bezirks- und Gemeindestrassen entspricht einem Anteil von rund 7.5%. In der Vergangenheit schwankte der kantonale Beitrag an den Finanzausgleich zwischen 15 Mio. und fast 30 Mio. Franken. Bei einem Anteil von 7.5% würde der Übertrag von der Strassenrechnung in die ordentliche Staatsrechnung zwischen 1.125 Mio. bis 2.25 Mio. Franken betragen. Der Normaufwand Strassenwesens kann ohne Revision des Strassengesetzes aus der Strassenrechnung finanziert werden.

1.5 Neustrukturierung Tiefbauamt

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass viele Strassenbauprojekte durch langwierige Rechtsmittelverfahren und schwierige Landerwerbsverhandlungen deutlich verzögert wurden. Entsprechend konnten weniger Projekte als geplant realisiert werden. Per 1. Februar 2019 wurde das Tiefbauamt reorganisiert. Die Mitarbeitenden der Abteilung Strategie und Entwicklung wurden zu gleichen Teilen der Abteilung Projektierung, welche fortan Abteilung Planung bezeichnet wird und einer Fachstelle Strassenmanagement, welcher direkt dem Kantonsingenieur unterstellt ist, zugewiesen. Die Stelle des Abteilungsleiters wurde aufgehoben. Die entsprechenden Stellenprozente werden ins Amt für Raumentwicklung zur Schaffung der neuen Stelle einer kantonalen

ESP-Koordinationsstelle transferiert. Diese Stelle wurde bereits mit Beschluss Nr. 532 vom 3. Juli 2018 geschaffen, als die ESP-Politik zur Kenntnis genommen wurde.

Von der Neustrukturierung des Tiefbauamtes wird erwartet, dass intern weniger Schnittstellen bestehen und somit die Effizienz gesteigert werden kann, wodurch mehr Projekte in die Realisierung gelangen. Zudem soll das erarbeitete Know-how vom Projektstart bis zur Ausführung transferiert werden.

2. Planrechnung

Die Planrechnung des spezialfinanzierten Strassenwesens wurde für den Zeitraum von 2019–2034 erstellt (Anhang 1). Die Planrechnung korrespondiert mit dem Voranschlag 2020 und dem Finanzplan 2021–2023 des Strassenwesens. Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten und berücksichtigt keine Bauteuerung. Die Bauteuerung kann vernachlässigt werden, weil sie nur bei wenigen mehrjährigen Projekten eintritt und zudem die Planrechnung jährlich aktualisiert wird. Bereits berücksichtigt wurde die Senkung der Motorfahrzeugsteuer um 25% ab dem Jahr 2020.

2.1 Erfolgsrechnung

Der Nettoertrag des Verkehrsamtes basiert auf dem Ergebnis des Jahres 2018 und auf dem per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzten Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben. Bereits mitberücksichtigt wurde die beabsichtigte Änderung des Gesetzes Motorfahrzeugabgaben (siehe Ziff. 1.3).

Die Nettoinvestitionen werden vollständig abgeschrieben und in der Erfolgsrechnung ausgewiesen. Der neu ausgewiesene Ertrags-, resp. Aufwandüberschuss wird dem Strassenbauguthaben gutgeschrieben, bzw. belastet.

2.2 Investitionsrechnung

2.2.1 Bruttoinvestitionen Strassenwesen

Die Investitionsplanung des Tiefbauamtes war in den vergangenen Jahren zu optimistisch. Es wurden zu hohe Bruttoinvestitionen berücksichtigt. Die langwierigen und schwierigen Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen banden Ressourcen und verhinderten, dass Projekte plangemäss umgesetzt werden konnten. Für den Voranschlag 2019 und den Finanzplan 2020 bis 2022 wurden erstmals pro Projekt die Realisierungschance und die Realisierungswahrscheinlichkeit mitberücksichtigt.

Realisierungschance (RC) 0-100%:

Die Realisierungschance beziffert die Erwartung der tatsächlichen Projektrealisierung. Genehmigte Projekte haben zum Beispiel eine Realisierungschance von 100%.

Realisierungswahrscheinlichkeit (RW) 50-100%:

Die Realisierungswahrscheinlichkeit bewertet die Umsetzungserwartung der eingestellten Mittel im angegebenen Realisierungszeitraum (Terminierung).

Berechneter Planungsgrad (PG) 0-100%:

Der Planungsgrad ergibt sich aus dem Produkt der beiden Faktoren Realisierungschance (RC) x Realisierungswahrscheinlichkeit (RW). Die jährlichen Bruttokosten werden mit dem Planungsgrad multipliziert und für die Bewertung im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) herangezogen.

Die Summe der um diese Faktoren reduzierten Projektkosten liegt in der Grössenordnung der Rechnungsergebnisse der letzten Jahre. Die entsprechende Projektübersicht mit reduzierter Planrechnung ist im Anhang 3 zu finden. Die Plankostendarstellung im Bruttoprinzip ist im Anhang 4 zu finden. Diese Praxis wurde auch im Aufgaben- und Finanzplan 2020 bis 2023 so fortgeführt.

2.2.2 Nettoinvestitionen

Mit den Weisungen zum Aufgaben- und Finanzplan 2020–2023 (Beschluss-Nr. 192 vom 20. März 2019) wurden die jährlichen Nettoinvestitionen des Baudepartementes auf insgesamt 80 Mio. Franken festgelegt. In der vorliegenden Überarbeitung des Strassenbauprogramms ist diese Forderung berücksichtigt.

2.3 Selbstfinanzierungsgrad

Seit 2011 werden verschiedene grosse richtplanrelevante Projekte umgesetzt. In Anlehnung an die Vorgaben der Vorjahre wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70% nicht zu unterschreiten. Mit einem Selbstfinanzierungsgrad von 70% können jährlich bis zu 50 Mio. Franken Bruttoinvestitionen getätigt werden. Der tiefste Selbstfinanzierungsgrad zwischen 2020 und 2023 beträgt 74.3%.

2.4 Saldo Spezialfinanzierung

Bau und Unterhalt der Strassen des Kantons werden gemäss § 50 StraG aus den Steuern und Gebühren der Fahrzeuge, durch die zweckgebundenen Beiträge und Anteile des Bundes und Dritter sowie durch Gebühreneinnahmen finanziert. Diese Spezialfinanzierung des kantonalen Strassenwesens bezweckt, dass der allgemeine Staatshaushalt, wie in § 49 StraG gefordert, grundsätzlich nicht mit den Kosten für den Bau und Unterhalt der Strassen belastet wird.

Infolge der eher tieferen Investitionen in den Jahren 2020 und 2021 steigt das Strassenbauguthaben von Fr. 173 855 027.31 (Buchwert am 31. Dezember 2018) auf rund 202 Mio. Franken an. Mit der geplanten Senkung der Motorfahrzeugsteuern um 25% ab 2020 reduziert sich das Guthaben in den nächsten 15 Jahren auf rund 119 Mio. Franken.

3. Investitionsplanung

Das Strassenbauprogramm wurde auf der Basis des letzten Programms wiederum für eine Periode von 15 Jahren aktualisiert. Die Bearbeitung erfolgte in vier Phasen:

- erstellen/aktualisieren Gesamtkonzepte;
- Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte;
- Nutzenbewertung der einzelnen, insbesondere der neuen Projekte;
- Priorisierung und Strukturierung der Projekte.

3.1 Gesamtkonzepte

Für das gesamte kantonseigene Hauptstrassennetz mit einer Länge von rund 218 km werden abschnittsweise Gesamtkonzepte erstellt. Dabei wird in einem ersten Schritt in einer Schwachstellenanalyse der bauliche und verkehrstechnische Handlungsbedarf ermittelt. Gestützt darauf wird in einem zweiten Schritt der künftige Ausbaustandard festgelegt und eine Priorisierung der Projekte vorgenommen. Mit den Gesamtkonzepten werden folgende Aspekte mit einem einheitlichen Beurteilungsraster aufgezeigt:

- Strassengeometrie (Breite, Gefälle, Einmündungen usw.);
- Unfallschwerpunkte, Unfallhäufigkeit;
- Umweltbeeinflussung (Lärm, Luft, Naturgefahren usw.);
- Verkehrsaufkommen (Leistungsfähigkeit, Schwerverkehrsanteil, Staustunden usw.);
- Anforderungen an den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer);
- Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons.

Bei den Gesamtkonzepten werden speziell auch die regional unterschiedliche entwicklungspolitische Bedeutung und die heutige Verkehrsbelastung berücksichtigt. Die Resultate der Betrachtungen über das gesamte Kantonsstrassennetz zeigen teils neue, teils bereits bekannte Schwachstellen im Netz.

3.2 Überprüfung und Ermittlung der Projektkenndaten

Die Kenndaten für die bereits bekannten bzw. bearbeiteten Projekte wurden überprüft und wo notwendig neu ermittelt. Die Kostengenauigkeit bei den einzelnen Projekten ist vom jeweiligen Projektstand abhängig und wird laufend den neuen Erkenntnissen angepasst.

3.3 Nutzenbewertung der Projekte

Für die im Strassenbauprogramm enthaltenen Projekte wurde der Nutzen beurteilt. Diese Nutzenbewertung umfasst nebst der verkehrlichen Belastung auch folgende Aspekte:

- bauliche Verbesserung des Netzzustands;
- Sicherstellung von Reserven für die verkehrliche Leistungsfähigkeit;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Ergänzung Umgestaltung Strassenraum (siedlungs- bzw. städtebauliche Aspekte);
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr;
- Verbesserungen für den Langsamverkehr;
- Verbesserung der Umweltbelastung;
- Bedeutung des Streckenabschnitts im Netz;
- Synergien mit und Abhängigkeit zu anderen Projekten.

3.4 Priorisierung und Strukturierung der Projekte

Die finanziellen Möglichkeiten für die einzelnen Jahre werden durch die Planrechnung vorgegeben. Nebst den baulichen Massnahmen für das Kantonsstrassennetz sind auch die Mittel für die Realisierung der Vorhaben auf dem Nationalstrassennetz (Fertigstellung des Netzes: Neue Axenstrasse) sowie für Lärmschutz, Bushaltestellen (Behindertengleichstellungsgesetz), Planungen, Kleinprojekte, Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit usw. zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der Nutzenbewertung, des Projekttyps, des möglichen Realisierungszeitpunkts, der Abhängigkeit der Projekte untereinander, der regionalen Verteilung und insbesondere der finanziellen Möglichkeiten sowie der personellen Ressourcen wurden die Projekte priorisiert. Die Grundlage für die Priorisierung stellte die letzte Aktualisierung des Strassenbauprogramms dar. Dieses wurde den neuesten Erkenntnissen, dem Projektfortschritt und den vorhandenen Abhängigkeiten angepasst.

4. Agglomerationsprogramme

Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG, SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Agglomerationsprogramme (AP) sind ein wichtiger Pfeiler der

Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr in urbanen Räumen an.

Im Februar 2015 hat der Bundesrat die Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (NAF-Botschaft) verabschiedet. Der NAF dient dazu, strukturelle Mängel zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern.

Für die Projekte der 1. Generation AP werden seit 2011, für jene der 2. Generation seit 2015 Bundesbeiträge ausgerichtet. Die 3. Generation AP wurde bis Ende 2016 beim Bund eingereicht und 2017 vom Bund bewertet. Die Bundesmittel für die 3. Generation AP sind ab 2019 freigegeben. Bereits sind die Vorbereitungen für die 4. Generation AP 2023–2026 im Gange.

Nicht alle Massnahmen werden über den Infrastrukturfonds oder den neuen NAF des Bundes mitfinanziert. Dazu gehören die Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz, die von der Agglomeration zu erbringenden Infrastruktur-Eigenleistungen sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen, namentlich in den Bereichen Siedlung und Landschaft. Um die mit dem Programm angestrebte Gesamtwirkung zu erreichen, verpflichten sich die beteiligten Kantone und Gemeinden, die Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu realisieren. Sämtliche Massnahmen des AP unterliegen dabei den üblichen Verfahren auf Kantons- und Gemeindeebene und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich Umsetzung.

Die Erarbeitung für das AP 4. Generation hat im Frühling 2019 begonnen. Neu hat der Bund die Vorgabe gemacht, dass eine Umsetzungspflicht von innerhalb vier Jahren besteht, ansonsten wird das Agglo-Programm finanziell abgestraft. Als direkte Konsequenz daraus wird der Kanton nur diejenigen Projekte im AP 4. Generation als A-Massnahmen eingeben, welche bereits einen gesicherten Planungsstand haben und deren Umsetzungschancen gross sind.

4.1 Agglomeration Obersee

Im Jahr 2003 starteten die vier Gemeinden Freienbach (SZ), Rapperswil (SG), Jona (SG) und Rüti (ZH) mit den Kantonen St. Gallen, Schwyz und Zürich das Modellvorhaben Agglo Obersee, eine Vorlaufphase vor den eigentlichen AP. Der Einbezug weiterer Gemeinden in die Agglo Obersee wurde bereits während dem Modellvorhaben thematisiert und nahm mit der Eingabe des AP 1. Generation auf Ende des Jahres 2007 Gestalt an.

Neue Mitgliedgemeinden wurden Altendorf (SZ), Bubikon (ZH), Dürnten (ZH), Eschenbach (SG), Feusisberg (SZ), Lachen (SZ) sowie Wollerau (SZ). Ab dem Jahr 2008 sind die drei Gemeinden Uznach (SG), Schmerikon (SG) und Richterswil (ZH) als Vollmitglieder zum im Jahr 2009 gegründeten Verein Agglo Obersee dazu gestossen. Die Gründe für die Erweiterung auf insgesamt 13 Gemeinden liegen insbesondere in der bereits bisher starken Zusammenarbeit, dem Wachstum über die Gemeindegrenzen hinweg und der ähnlichen Entwicklungsdynamik aufgrund der S-Bahn und den Autobahnen. Auf Januar 2017 sind die Schwyzer Gemeinden Wangen, Tuggen und Schübelbach dem Verein Agglo Obersee neu beigetreten. Im Frühling 2019 hat die Gemeinde Reichenburg ein Beitritts-gesuch eingereicht.

Aus dem AP 2. Generation wurden für die Kernentlastung Lachen und die Ortsdurchfahrt Freienbach Ost von 2015 bis 2018 Bundesbeiträge von rund 7.4 Mio. Franken geleistet (inklusive Gemeindeanteil). Weitere Beiträge im Umfang von rund 4 Mio. Franken folgen ab 2019.

Mit dem AP 3. Generation wurde das Agglomerationsprogramm nicht neu erfunden, sondern vielmehr wurden die Inhalte des AP 2. Generation und entsprechend auch der 1. Generation weiter entwickelt und vertieft. Bei der Weiterentwicklung hat die Agglo Obersee insbesondere auf die

Kritik des Bundes zu den vorherigen AP reagiert und Defizite im Programm behoben. So wurden u.a. das Zukunftsbild in Teilbereichen ergänzt (z.B. Zieldichten von Einwohnern und Beschäftigten im Siedlungsgebiet) und die Teilstrategien mit quantitativen Zielen konkretisiert. In Teilprojekten wurden bestimmte Themen speziell vertieft:

- Stadtbahn Obersee: Erarbeitung eines Angebotskonzepts 2030 für die Eingabe im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2030;
- Verkehrssicherheit: Analyse von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen und Entwicklung von Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen;
- Veloverkehr: Ergänzungen von Massnahmen für Schwachstellen;
- Fussverkehr: Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung;
- Siedlung und Verkehr: Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Einklang mit der Anpassung der kantonalen Richtpläne an die neuen Vorgaben des Raumplanungsgesetzes;
- Landschaft: Konkretisierung der Massnahmen des AP 2. Generation mit konkreten Hinweisen zur Umsetzung.

Die Kosten in der Höhe von circa 225 Mio. Franken für den Kanton Schwyz resultieren aufgrund folgender hauptsächlicher Massnahmen:

- Pfäffikon Ost – Löwenkreuzung circa 15 Mio. Franken (A-Massnahme);
- Pfäffikon Ost – Strassensystem Schweizerhof 19.6 Mio. Franken (A-Massnahme);
- Pfäffikon Ost – Churerstrasse und Seedamm 130 Mio. Franken (B-Massnahme);
- Pfäffikon Ost – öV-Achse Bahnstrasse 40 Mio. Franken (A-Massnahme);
- Freienbach – Zubringer Halten 35.7 Mio. Franken (A-Massnahme).

4.2 Agglomeration Talkessel Schwyz

Am 21. August 2015 initiierte der Gemeinderat Schwyz das Agglomerationsprogramm für den Talkessel Schwyz. Mit den Beschlüssen vom 16. Oktober 2015 (Bezirk Schwyz), 16. November 2015 (Gemeinde Steinen) und 30. November 2015 (Gemeinde Ingenbohl) bestätigten die drei weiteren Gebietskörperschaften ihre Beteiligung am Agglomerationsprogramm. Mit Beschluss Nr. 112 vom 2. Februar 2016 hat der Regierungsrat der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms der 3. Generation für den Talkessel Schwyz zugestimmt.

Mit dem Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz und den darin enthaltenen Infrastrukturmassnahmen sind langfristig Investitionen von rund 170 Mio. Franken für die Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur, des öffentlichen Verkehrs, der Fuss- und Velowege und der landschaftlichen Aufwertung verbunden. Diese Investitionen sind gemäss den Bundesvorgaben zeitlich in Vierjahresperioden zu etappieren. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation beantragt die Agglomeration Schwyz dem Bund eine Mitfinanzierung der Massnahmen im A-Horizont mit einem Umsetzungshorizont in den Jahren 2019 bis 2022.

Mit dem Start der AP 4. Generation wurde auch Arth-Goldau in die Agglomeration Talkessel Schwyz aufgenommen. Entsprechend erweitert sich der Betrachtungsperimeter der Massnahmen vom Vierwaldstättersee bis zum Zugersee.

4.3 Agglomeration Luzern

Im November 2014 hat der Kanton Luzern entschieden, zusammen mit dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern ein Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation (AP LU 3G) zu erarbeiten, auch wenn die bundesseitige Finanzierung durch den NAF bis zur Eingabe des Agglomerationsprogramms Ende 2016 noch nicht geklärt war. Der

Kanton Schwyz ist mit dem Bezirk Küssnacht am Agglomerationsprogramm Luzern beteiligt und der Bezirk Küssnacht ist Verbandsmitglied des Entwicklungsträgers LuzernPlus.

Auf Kantonsstrassen des Kantons Schwyz sind verschiedene Verbesserungen der Radinfrastruktur im AP 3. Generation als A-Massnahmen enthalten. Das Projekt Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 2 ist dem Planungsstand entsprechend im AP als C-Massnahme aufgeführt.

5. Übersicht Kantonsstrassen

5.1 Realisierung Grossprojekte auf Kantonsstrassen (ab 10 Mio. Franken)

Die oftmals zeitgleiche Umsetzung grosser Projekte bedingt in der jeweiligen Zeitspanne einen entsprechend hohen Finanzierungsbedarf (Nettobeträge zulasten Strassenrechnung, in Klammern Werte aus dem Vorjahresprogramm):

Projekt:	Nettobeträge in Franken:	Bauzeit:
Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt 1	60 (60) Mio.	2015–2020
Küssnacht, Abschnitt 2	82 (neu) Mio.	ab 2027
Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht	46 (50) Mio.	2025–2031
Halbanschluss Arth, Arth	31 (30) Mio.	ab 2029
Fischchratten-Nasegg, Arth	16 (neu) Mio.	ab 2026
Obernas-Rotschuo, Gersau	23 (neu) Mio.	2023–2025
Grundstrasse, Schwyz	11 (neu) Mio.	2022–2024
Gibelhorn, 2. Etappe, Schwyz	18 (18) Mio.	2019–2021
Weid-Brücke Hinterthal, Muotathal	12 (neu) Mio.	2021–2025
Ausbau H8, 3. Altmatt-Biberbrugg	83 (85) Mio.	2021–2028
Umfahrung Rothenthurm	128 (128) Mio.	ab 2027
Ruostel-Euthal, Einsiedeln	12 (neu) Mio.	ab 2034
Verlegung Anschluss Wollerau	22 (22) Mio.	ab 2027
Zubringer Halten, inklusive FlaMa	44 (20) Mio.	2025–2028
Löwenkreuzung, Pfäffikon	16 (neu) Mio.	2023–2026
Testplanung Pfäffikon	180 (neu) Mio.	ab 2024
Zubringer Anschluss Wangen Ost	96 (106) Mio.	ab 2030
Holeneich-Lägeten, Tuggen	15 (neu) Mio.	2021–2026
Tuggen Ost-Grynau, Tuggen	10 (neu) Mio.	2023–2026

5.2 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

5.2.1 Entwicklungsgebiete Raum Seewen – Ibach – Brunnen

Die beiden Nutzungspläne Zeughausareal Seewen-Schwyz und Muotabrücke West lagen vom 16. März 2018 bis zum 16. April 2018 öffentlich auf. Innert Frist gingen zu den Nutzungsplänen insgesamt 14 Einsprachen ein. Bereits vorher haben Ende 2017 das Baudepartement und die Gemeinde Schwyz eine Vereinbarung betreffend Planung, Projektierung, Genehmigung und Realisierung der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Seewen, Schwyz, vereinbart.

Die Gemeinde Schwyz plant eine neue Brücke über die Muota (Muota-West) mit einem Anschluss an die Kantonsstrasse Nr. 8 im Bereich Diesel in Ibach. Die entsprechende Vorlage zur Bewilligung der Ausgabe soll den Stimmbürgern im Herbst 2019 vorgelegt werden. Mit diesem neuen

Anschluss an die Kantonsstrasse soll der Verkehr aus dem Gebiet Wintersried/Seewen (Zeughausareal) in Richtung Autobahnanschluss Ingenbohl geleitet werden. Auf diese Weise sollen die Einmündung in die Bahnhofstrasse in Seewen und die Bahnhofstrasse selbst von Mehrverkehr entlastet werden. Gleichzeitig werden FlaMa's bei der bestehenden Muotabrücke in Ibach eingeführt, welche sich positiv auf die Verkehrslage Schwyz – Ibach auswirken. Unter anderem soll dadurch auch die Durchgängigkeit für den öV verbessert werden.

Am 12. Mai 2016 hat das Volkswirtschaftsdepartement den kantonalen Nutzungsplan Entwicklungssachse Urmiberg, Teil Brunnen Nord, erlassen. Bereits sind dazu erste Gestaltungspläne eingereicht und Bauprojekte bewilligt worden. Abklärungen der Gemeinde Ingenbohl zeigen, dass auch am Kantonsstrassennetz Anpassungen erforderlich sind, um den Verkehr im Endausbau langfristig bewältigen zu können. Die entsprechenden Planungen haben in diesem Jahr begonnen. Im nächsten Strassenbauprogramm können die konkreten Massnahmen aufgezeigt werden.

Die massgebenden kantonalen und kommunalen Investitionsprojekte in den Gemeinden Schwyz, Ingenbohl, Steinen und Arth sind im erarbeiteten Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz enthalten (vgl. Ziff. 4.2).

5.2.2 Zubringer und neuer Autobahnanschluss Wangen-Ost

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat nach Prüfung des durch das Tiefbaamt erstellten Zweckmässigkeitsberichts festgestellt, dass ein künftiger Anschluss Wangen-Ost erheblichen lokalen und regionalen Nutzen bringt sowie zur Entlastung des Autobahnanschlusses Lachen beiträgt. In diesem Sinne hat es die Bereitschaft zur Planung und zur Realisierung des Autobahnanschlusses bekundet. Bevor das ASTRA weitere Schritte unternimmt, müssen die raumplanerischen Voraussetzungen für dieses Bauwerk wie auch für die Zubringerstrecken durch die betroffenen Gemeinden geschaffen werden. Die Zubringerstrecke wird durch den Kanton geplant und realisiert. Dazu wurde ein Steuerungsausschuss mit Vertretern der Gemeinden Wangen, Schübelbach, Tuggen, Galgenen und dem Bezirk March, unter der Leitung des Baudepartementes, gebildet.

Bis Mitte 2016 fand unter Einbezug von ausgewählten Vertretern aus der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden ein Variantenstudium statt. Dieser Prozess sollte aufzeigen, welche Linienführung weiter zu verfolgen ist. Der Regierungsrat hat im Herbst 2017 den Variantenentscheid für die Linienführung gefällt. Während der Kanton eine ebenerdige Variante bevorzugt, wünschen die betroffenen Gemeinden eine Variante tief. Bei dieser Variante müssten die Gemeinden die Mehrkosten gegenüber der Varianten ebenerdig übernehmen.

Bevor weitere Planungsschritte in Angriff genommen werden, muss die grundsätzliche Machbarkeit der beiden Varianten überprüft werden. Dazu wurden im Mai 2019 Ramm- und Sondierbohrungen durchgeführt, welche vertiefte Erkenntnisse über die geologischen Gegebenheiten und insbesondere über den Grundwasserstand liefern soll. Bis Mitte 2020 ist geplant, die Variantenprüfung abzuschliessen.

5.2.3 Neubau Südumfahrung Küsnacht (Abschnitt 1) und Ausbau Zugerstrasse, Küsnacht

Nach der Überwindung einiger geologischer Schwierigkeiten konnte am 29. Mai 2019 der Durchschlag der Südumfahrung gefeiert werden. Die Eröffnung des Abschnitts 1 erfolgt wie geplant im Jahr 2020.

Mit der Plangenehmigungsverfügung vom 25. April 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das Ausführungsprojekt „N04 Anschluss Küsnacht“ zur Neubeurteilung an das ASTRA zurückgewiesen. Es gilt nun, gemeinsam mit dem

ASTRA umgehend nach Lösungen für die dringend notwendige Erhöhung der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses im Fänn zu sorgen. Dazu ist gemäss dem Entscheid UVEK der Vierspurausbau ab der Verzweigung Luterbach und die Leistungsfähigkeit der Zugerstrasse zu prüfen.

5.2.4 Küssnacht (Abschnitt 2)

Für die Südumfahrung Abschnitt 2 ist derzeit noch der Bezirk Küssnacht zuständig, bis alle Unterlagen auf Stufe Nutzungsplanung aufgearbeitet sind. Das neue Projekt für den Abschnitt 2 wird gegenüber dem ersten Projekt deutlich mehr kosten. Die Mehrkosten werden vom Bezirk Küssnacht zu tragen sein. Somit verbleiben beim Kanton die für das ursprüngliche Projekt geschätzten Kosten von rund 86 Mio. Franken.

5.2.5 Planungen im Bezirk Höfe

Im Oktober 2014 haben der Regierungsrat und der Gemeinderat Freienbach den definitiven Variantenentscheid für den oberirdischen Zubringer Halten gefällt. Das Vorprojekt wurde weiter entwickelt und enthält nun auch flankierende Massnahmen auf der Schindellegistrasse sowie an weiteren Stellen im Dorf Freienbach. Die kantonale Nutzungsplanung wurde im Frühjahr 2017 öffentlich aufgelegt. Während der Einsprachefrist sind zwölf Einsprachen dagegen eingegangen. Die Einsprachen, welche nicht gütlich bereinigt werden konnten, wurden am 2. April 2019 vom Regierungsrat abgewiesen. Gegen den Erlass des Regierungsrates sind vier Beschwerden eingereicht worden.

Anfang Mai 2018 hat der Regierungsrat bekannt gegeben, dass die Finanzierung neuer Autobahnzubringer in Zukunft vollumfänglich vom Kanton übernommen wird. Nichtsdestotrotz hat eine Initiativgruppe beim Gemeinderat Freienbach beantragt, dass eine unterirdische Lösung für den Autobahnzubringer gesucht wird. Daraufhin hat der Gemeinderat im Frühling 2019 ein Planerteam mit den Abklärungen für eine Tunnelvariante beauftragt. Der Entscheid, ob eine Variante „Tief“ weiter verfolgt wird, soll im Herbst 2019 fallen. Die Mehrkosten sind von der Gemeinde zu übernehmen. Die weitere Terminierung des Projektablaufs ist, nebst den verbleibenden Rechtsmittelverfahren gegen die Nutzungsplanung und den Abklärungen für die Variante „Tief“, auch abhängig vom Projekt Vollanschluss Halten, welches in der Zuständigkeit des ASTRA liegt.

Gemeinsam haben im Herbst 2013 der Regierungsrat, die Gemeinde Freienbach und die Korporation Pfäffikon die Testplanung „Pfäffikon Ost und Bahnhof“ lanciert. Mit vier interdisziplinären Planerteams wurden bis Ende 2015 neue Lösungsansätze für die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsführung aufgezeigt. Die Testplanung konnte 2016 abgeschlossen werden. Ende Mai 2018 haben sich das ASTRA, der Kanton Schwyz und die Gemeinde Freienbach über das weitere Vorgehen geeinigt. Der Ausbau der Löwenkreuzung, die neue Bahnstrasse und die Bus Priorisierung sind einige der laufenden Massnahmen daraus.

Mit Vertretern der Gemeinde Wollerau und des ASTRA wurde in den vergangenen fünf Jahren nach Lösungen für eine Zubringerstrecke ohne Fällmistunnel zum geplanten neuen Autobahnanschluss im Bereich „Öltrotte“ gesucht. Das Ergebnis dieser Untersuchungen bestätigt, dass die Verschiebung des Autobahnanschlusses Wollerau ins Gebiet Öltrotte nur mit der geplanten Stegackerbrücke zweckmässig ist. Ein entsprechender Kostenteiler zwischen Bund und Kanton ist bereits vereinbart worden.

5.3 Weitere übergeordnete Projekte

5.3.1 Fertigstellung Hauptstrasse Nr. 8, Schwyz – Pfäffikon

Die Erreichung der Bewilligungsfähigkeit des Ausbauabschnitt 3. Altmatt – Hühli – Biberbrugg ist ausgesprochen anspruchsvoll. Gegen das Projekt sind Einsprachen eingegangen, für deren Behandlung ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erforderlich war. Dieses kam zum Schluss, dass der geplante Ausbau und die Teilverlegung der H8 im Abschnitt 3. Altmatt bis Wettertannen/Moosstrasse nicht mit den Schutzziele des BLN-Objekts und der Moorlandschaft von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung vereinbar sei. Mit Beschluss-Nr. 36 vom 15. Januar 2014 hat der Regierungsrat entschieden, die Umsetzung dieses Projekts, welches die Verbindung der Inner- mit der Ausserschwyz langfristig sichern soll, nötigenfalls auch auf gerichtlichem Weg durchzusetzen.

Für den vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) geforderten Moorflächenersatz wurden mit den Grundeigentümern mögliche Flächen ausgeschieden, deren Potenzial für die Extensivierung durch ein Fachbüro beurteilt und die Vorschläge dem BAFU zur Prüfung eingereicht. Der kantonale Nutzungsplan der Moorlandschaft vom 1. September 2007 wurde angepasst und im Herbst 2017 öffentlich aufgelegt. Dagegen sind mehrere Einsprachen eingegangen. Aufgrund der Einspracheverhandlungen musste das Projekt angepasst werden. Die Projektoptimierungen zugunsten der Moorlandschaft Rothenthurm sind dem BAFU sowie den Einsprechern Ende 2018 vorgestellt worden. Am 12. Februar 2019 wurde nochmals eine kleine Änderung des kantonalen Nutzungsplans öffentlich aufgelegt, gegen welche eine Einsprache eingegangen ist. Es besteht berechnete Hoffnung, dass mit geringfügigen Projektanpassungen die Einsprache gütlich erledigt werden kann. Das BAFU hat bereits zustimmend zum Projekt Stellung bezogen.

5.3.2 Anschluss Steinerstrasse, Schwyz

Der heutige Achtelanschluss der Umfahrungsstrasse Nr. 8 in Seewen wird zu einem Vollanschluss ausgebaut. Damit kann das neu eingezonte Gebiet Seewenfeld via Steinerstrasse direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen sowie das Verkehrsaufkommen auf der Bahnhof- und Bienenheimstrasse in Seewen massiv verringert werden.

Das Bauprojekt wurde bereits öffentlich aufgelegt und die Ausgabenbewilligung vom Kantonsrat in der Höhe von 13.65 Mio. Franken liegt vor. Gemäss Planung hätte der neue Anschluss im Herbst 2018 in Betrieb genommen werden sollen. Das Verwaltungsgericht hat aber Anfang 2017 eine gegen die Projektgenehmigung eingereichte Beschwerde gutgeheissen und die Durchführung eines Nutzungsplanverfahrens verlangt. Das Baudepartement hat den dafür notwendigen kantonalen Nutzungsplan im Juni 2017 öffentlich aufgelegt. Dagegen gingen drei Einsprachen ein. Das Baudepartement hat mit Verfügung vom 31. Januar 2019 die verbliebenen Einsprachen abgewiesen und den kantonalen Nutzungsplan in Kraft gesetzt. Gegen diesen Entscheid wurde beim Regierungsrat eine Beschwerde erhoben. Das überarbeitete Bauprojekt wird im Sommer 2019 öffentlich aufgelegt. Mit einem Baustart kann nicht vor 2020 gerechnet werden.

5.4 Projektrisiken

Insbesondere bei den Grossprojekten bestehen verfahrensmässige Risiken, welche Verschiebungen des Baubeginns zur Folge haben können. Einsprachen gegen Projekte führen in der Regel zu Verzögerungen und oft zu Mehrkosten. Je näher die Realisierungszeitpunkte an die jährliche Aktualisierung des Strassenbauprogramms heranrücken, desto genauere Aussagen können zu Terminen und Kosten gemacht werden. Wie unter Ziff. 2.2.1 Bruttoinvestitionen Strassenwesen erwähnt, wurde diesem Umstand in der Finanzplanung Rechnung getragen.

5.5 Baulicher und betrieblicher Unterhalt Kantonsstrassen

Oftmals müssen Strassenstrecken, für die gemäss Strassenbauprogramm Ausbauten geplant sind, vorgängig saniert werden. In diesen Fällen wird der bauliche Unterhalt nach Möglichkeit – unter dem Aspekt optimierter Lebenszykluskosten der Strassen – so minimal wie möglich gehalten. Auf diese Weise können Kosten gespart und die Verkehrsbehinderungen reduziert werden.

Im Weiteren ist zu beachten, dass aufgrund des Alters des Strassennetzes und der zunehmenden Verkehrslasten (allgemeine Verkehrszunahme und 40-Tonnen-LKW) sowie der zukünftigen Erweiterung des Kantonsstrassennetzes mit einem stetig steigenden Unterhaltsbedarf zu rechnen ist.

5.6 Lärmsanierungen

Für den Vollzug der eidgenössischen Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) entlang der Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt zuständig. Zur Umsetzung der entsprechenden Massnahmen sah die LSV eine Frist bis 31. März 2018 vor. Der National- und der Ständerat haben im September 2016 die Motion „Lombardi“ angenommen, welche den Bundesrat auffordert, die Finanzierung der Lärmsanierungen zeitlich zu verlängern. Entsprechend hat der Bundesrat die bis 2018 laufende 3. Programmvereinbarung bis Ende 2022 verlängert. Für Projekte, welche bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden, können Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

Insgesamt sind auf dem ganzen Kantonsstrassennetz circa 75 Lärmsanierungsprojekte (LSP) vorgesehen. Prioritär werden jene LSP in Angriff genommen, für welche Bundesbeiträge in Aussicht stehen. Einsprachen verhindern oftmals eine zügige Genehmigung und anschliessende Umsetzung dieser Projekte. Gemäss dem heutigen Kenntnisstand können trotzdem alle bundesbeitragsberechtigten LSP innert Frist abgeschlossen werden.

Gemäss Beschluss Nr. 126 vom 19. Februar 2019 kann neu die lärmreduzierende Langzeitwirkung von lärmarmen Belägen in LSP berücksichtigt werden. Mit dem Einbau von lärmarmen Belägen kann ein nachhaltiger Beitrag zur Lärmbekämpfung und damit zum Gesundheitsschutz geleistet werden. Diese Beläge sollen daher, wo sinnvoll, eingesetzt werden. Eine weitere Möglichkeit zum Lärmschutz an der Quelle ist die Prüfung einer abweichenden Geschwindigkeit zu Regelgeschwindigkeit. Die beiden Massnahmen sind sinnvollerweise bei den LSP nach Bedarf anzuwenden.

5.7 Ausblick

Gegenwärtig sind Grossprojekte wie Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 1 und Ausbau Gibelhorn Abschnitt 2 in der Realisierung. Sie werden in den nächsten beiden Jahren fertiggestellt. Für den geplanten H8-Ausbau zwischen der 3. Altmatt und Biberbrugg wurde der Nutzungsplan neu aufgelegt. Weitere massgebende Projekte sind unter Ziff. 5.1 aufgelistet.

6. Übersicht Nationalstrassen

6.1 Neue Axenstrasse (Netzvollendung)

Der Bundesrat hat am 28. Januar 2009 das Generelle Projekt für die neue Axenstrasse genehmigt. Hauptbestandteile des Projekts sind der Sisikoner- und Morschachertunnel. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Fertigstellung der Nationalstrasse als Verbundaufgabe zwischen den beiden Kantonen Uri und Schwyz sowie dem Bund. Die Gesamtleitung liegt beim Tiefbauamt des Kantons Schwyz. Die Projektauflage erfolgte im Herbst 2014.

Gegen das Auflageprojekt gingen 57 Einsprachen ein. Es konnten konstruktive und erfolgreiche Einspracheverhandlungen geführt werden. Infolge dessen wurde im November 2015 eine Teilneuaufgabe durchgeführt, welche den Rückzug von mehreren Einsprachen zur Folge hatte. Die Stellungnahmen der Bundesämter zum Auflageprojekt liegen vor und wurden bis Sommer 2016 beantwortet. Bis im Frühling 2019 konnten weitere Einigungen mit Grundeigentümern erzielt werden, so dass mit der Plangenehmigung gegen Ende 2019 gerechnet werden darf.

Für die Instandsetzung der bestehenden (alten) Axenstrasse wird durch das ASTRA (Filiale Zofingen) ein globales Erhaltungskonzept erarbeitet. Die Tiefbauämter der Kantone Uri und Schwyz sind in die Projektorganisation eingebunden.

6.2 Sanierung A4 Abschnitt Küssnacht bis Brunnen

Das ASTRA plant, resp. ist bereits daran, die Nationalstrasse A4 auf dem Abschnitt Küssnacht bis Brunnen in den Jahren 2016–2020 zu sanieren. Gleichzeitig werden Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt.

6.3 Anschlüsse A3 im Bezirk Höfe

Gemäss kantonalem Richtplan soll der Autobahnanschluss Wollerau verlegt und der Halbanchluss Halten zu einem Vollanschluss ausgebaut werden.

Zur direkten Erschliessung des Seedamm-Centers ab der Autobahn A3 plant die Betreiberin den Bau einer Hochbrücke im Bereich des Autobahnanschlusses Pfäffikon-Gwatt. Dieses Vorhaben entlastet die Hauptstrasse Nr. 3 in Pfäffikon im Einflussbereich des Knoten Etzelpark. Die Projektaufgabe ist bereits erfolgt. Mehrere Einsprachen dagegen werden zurzeit verhandelt.

6.4 Ausbau A4-Anschluss Arth zu Halbanchluss

Der Umbau des Viertelanschlusses zu einem Halbanchluss in Arth ist für eine optimierte, regionale Verkehrsführung notwendig. Die direkt betroffenen Gemeinden Arth und Walchwil, welche durch eine neue Einfahrt und die dadurch bessere Erreichbarkeit profitieren würden sowie der Nachbarkanton Zug begrüssen dieses Projekt. Derzeit lässt das ASTRA im Auftrag des Kantons Schwyz ein Generelles Projekt erarbeiten. Die Kosten dafür wie auch die späteren Realisierungskosten hat allein der Kanton zu tragen (31 Mio. Franken).

6.5 Kantonale Autobahn A53

In der Eidgenössischen Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 wurde dem Bundesbeschluss zur Schaffung eines neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zugestimmt. Darin enthalten ist auch die Änderung des Netzbeschlusses (NEB).

Der Kanton Schwyz ist vom NEB insofern betroffen, als darin die Abtretung des Zubringers Schmerikon/A53 vom Anschluss Reichenburg bis zur Grenze zum Kanton St. Gallen an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) enthalten ist. Solange der NEB nicht geändert wird, ist der Kanton Schwyz auf seinem Hoheitsgebiet beim obigen Nationalstrassenabschnitt für Betrieb und Unterhalt verantwortlich. Die Änderung des NEB tritt per 2020 in Kraft.

Mit dem Kanton St. Gallen wurde für die Übergangszeit vereinbart, dass er gegen finanzielle Entschädigung den Betrieb und Unterhalt der A53, namentlich auch des Buchbergtunnels, besorgt. Der Aufwand für den Betrieb und Unterhalt in der Übergangszeit beschränkt sich auf das Minimum. Investitionen oder Planungen sind bis zur Abtretung an das ASTRA keine mehr vorgesehen.

7. Erwägungen

7.1 Finanzielle Auswirkungen

Dank der vorausschauenden 15-Jahresplanung des Strassenbauprogramms reichen die vorhandenen Mittel der zweckgebundenen Spezialfinanzierung bei überwiegender Einhaltung des Selbstfinanzierungsgrads von 70% aus, um die in diesem Zeitraum geplanten Projekte realisieren zu können. Dabei wird das Strassenbauguthaben von rund 174 Mio. Franken (Stand Ende 2018) bis ins Jahr 2034 auf circa 119 Mio. Franken abgebaut. Während der gesamten Planungsperiode 2020–2034 wird kein negativer Saldo der Spezialfinanzierung Strassenwesen erwartet. Somit ist der Grundsatz gemäss § 49 StraG eingehalten, wonach der Kanton die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen vollständig über die Spezialfinanzierung zu tragen hat.

Das Strassenbauprogramm 2020–2034 soll gemäss Anhang 3 umgesetzt werden.

7.2 Mitberichte zu Einzelprojekten

Gestützt auf § 30 Abs. 2 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 (FHV, SRSZ 144.111) ist bei Anträgen an den Regierungsrat bzw. an den Kantonsrat zu Ausgabenbewilligungen das Finanzdepartement zum Mitbericht einzuladen. Bei Vergaben (Submissionen), für bewilligte Projekte mit vorliegenden Ausgabenbewilligungen, sind jedoch keine Mitberichte einzuholen.

7.3 Ausblick

Das nächste Strassenbauprogramm wird im Jahr 2021 erstellt.

7.4 Mitbericht Finanzdepartement

Das Finanzdepartement hat sich mit Mitbericht vom 31. Mai 2019 grundsätzlich positiv zum aktualisierten Strassenbauprogramm geäussert.

Die gewünschte klarere Umschreibung von Ziff. 2.2.1 wurde vorgenommen. Zur Äusserung der finanziellen Entwicklung des Saldos der Spezialfinanzierung ist auf die Entwicklung der letzten Jahre hinzuweisen: Die Analyse der letzten fünf Investitionsjahre ergab nämlich Bruttoinvestitionen von rund 53 Mio. Franken, sodass die geschätzte Entwicklung des Strassenbauguthabens unter der Ziff. 7.1 durchaus realistisch ist.

8. Kommunikation

Das Strassenbauprogramm 2020–2034 wird ohne Anhänge auf der Homepage des Tiefbauamtes veröffentlicht und der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen zur Kenntnisnahme vorgestellt.

Beschluss des Regierungsrates

1. Die Aktualisierung des Strassenbauprogramms 2020–2034 wird genehmigt.

2. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Verkehrsamt; Tiefbauamt (alle mit Anhängen 1 bis 4).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

