

Beschluss Nr. 799/2015

Schwyz, 25. August 2015 / ju

Sichere und zeitgemässe Strasse über die Ibergereg

Beantwortung des Postulats P 6/15

1. Wortlaut des Postulats

Am 22. April 2015 haben die Kantonsräte Marcel Dettling, Franz Laimbacher und Xaver Schuler folgendes Postulat eingereicht:

„Am 25. März 2015 hat der Kantonsrat auf Vorschlag der Regierung die Buslinie über die Ibergereg aus dem Grundangebot gestrichen. Das Parlament hat mit dieser Entscheidung signalisiert, dass man bei dieser Strasse auf den Individualverkehr setzt.

Die Mythenregion, das Ybrig und die Ibergereg haben in den letzten Jahren an grosser Bedeutung für den Tourismus gewonnen. Entsprechend gross ist heute auch das Verkehrsaufkommen. Fussgänger, Velofahrer, Motorradfahrer, Autofahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge benutzen die Strasse. Und nun, da der öffentliche Verkehr per Bus wegfällt, wird der Individualverkehr umso grösser.

Der Kanton Schwyz hat in den vergangenen Jahren an verschiedenen Orten die Ibergereg saniert. Jedoch hat man auf die Strassenbreite von nur 4.40 Meter beharrt.

Man habe dies 1985 bei der Übernahme der Strasse durch den Kanton so vereinbart, lautet die Begründung. Dies trifft auch zu, wenn man die Vorlage Nummer 650 vom 23. April 1985 betrachtet. Nur muss man an dieser Stelle festhalten, dass sich die Welt seit 1985 weiter gedreht hat, die Anzahl Touristen im Mythengebiet und im Ybrig zugenommen hat, und schliesslich die Autos seit 1985 um einiges breiter geworden sind. Bei einer Strassenbreite von 4.40 Meter ist es mit den heutigen Autos praktisch nicht mehr möglich, fahrend problemlos zu kreuzen. Dies führt zu langen Rückstaus. Und mit dem ständigen Anhalten und Anfahren ist der Umwelt kein Gefallen getan.

Wenn man bedenkt, dass der Kanton heute Strassen baut, wo der Langsamverkehr (Radfahrer, Fussgänger), alleine eine Breite von 6.40 Meter erhält (Beispiel Südumfahrung Küsnacht / Artherstrasse), ist es angezeigt, dass die Ibergeregstrasse auch den heutigen Anforderungen gerecht wird. Es handelt sich bei der Strasse über die Ibergereg immerhin um eine Kantonsstrasse. Die 4.40 Meter reichten wohl 1985 aus, sind aber heute keinesfalls mehr zeitgemäss.

Dass mit der Streichung der Buslinie über die Ibergeregge das Ybrig und der Tourismus nicht weiter benachteiligt wird, soll die Ibergeregge auch für den Individual-Busverkehr (Car) sichergestellt werden. Dies auch in Anlehnung an die kantonale Tourismusförderung.

Aus diesem Grund fordern wir den Regierungsrat aus, bei künftigen Sanierungen dem heutigen Verkehrsaufkommen und der geltenden Sicherheit Rechnung zu tragen. Die Ibergereggestrasse soll grundsätzlich auf 6 m Fahrbahnbreite ausgebaut werden.

Wir danken dem Regierungsrat für die positive Aufnahme unseres Anliegens.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

Der Kanton Schwyz hat 1985 die während des 2. Weltkriegs durch Internierte erbaute Ibergereggestrasse von der Oberallmeindkorporation Schwyz übernommen. Damals hat der Regierungsrat ausdrücklich festgehalten, dass der Charakter einer Bergstrasse beibehalten werde. Die Ibergereggestrasse soll den Bedürfnissen eines sanften Tourismus dienen und nicht als leistungsfähige Durchgangsstrasse wahrgenommen werden. Die Verbindungsfunktion dieser Bergstrasse zwischen Schwyz und dem Ybrig ist somit nicht prioritär.

Die Ibergereggestrasse führt ebenso durch sehr steiles und felsiges Gelände wie durch stark durchnässte und rutschige Zonen. Insbesondere die starken Rutschungen erfordern teilweise mehrmals jährlich bauliche Massnahmen zur Instandstellung und Gewährleistung der Sicherheit der Benutzer und der Anlage selbst. Um die Problemstellen systematisch zu untersuchen, Massnahmen zu deren langfristigen Behebung zu entwickeln sowie diese zu priorisieren, hat das Tiefbauamt ein Instandstellungskonzept erstellt. Dieses wurde im Jahre 2009 abgeschlossen. In insgesamt zehn Etappen sollen die Massnahmen bis 2030 umgesetzt werden. Alle Projekte sind im Strassenbauprogramm eingestellt.

Der heutige Strassenraum ist meist komplett mit Belag überdeckt. Eine Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Bankett ist oft nicht mehr erkennbar. Infolge der grossen befestigten Fläche und der fehlenden Entwässerungsrinnen erfolgt der Abfluss des Oberflächenwassers heute unkontrolliert und führt manchenorts zu Rutschungen. Die heutige Situation lässt zudem den Strassenraum als eher zu grosszügig erscheinen und verleitet stellenweise zu überhöhten Geschwindigkeiten.

2.2 Aktueller Ausbau der Ibergereggestrasse

In der Kantonsratsdebatte zum Verpflichtungskredit der 1. Etappe „Windstock-Chaisten“ vom 17. Februar 2010 ist die Ausbaubreite der Ibergereggestrasse intensiv diskutiert worden. Dabei wurde die minimale Breite von 4.40 m (4.00 m Fahrbahn plus beidseitig je 0.20 m Bankett) bestätigt. Mit diesem Querschnitt ist das Kreuzen von zwei Personenwagen im Schritttempo möglich. Dieses Projekt wurde 2013 fertiggestellt. In diesem Jahr werden auf der Schwyzenseite, unmittelbar vor der Passhöhe, mehrere Sofortmassnahmen in verschiedenen Rutschzonen umgesetzt.

Mit den Ausbau- und Sanierungsarbeiten wird der Strassenraum nicht reduziert. Hingegen soll eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und überfahrbarem Bankett zu einem homogenen Erscheinungsbild führen und mit den zusätzlichen Entwässerungsrinnen eine kontrollierte Entwäs-

serung gewährleistet werden. In felsigem Terrain wird mittels Felsabbau die geforderte, heute nicht überall vorhandene minimale Fahrbahnbreite von 4.00 m erreicht.

Nach Möglichkeit werden Stützkonstruktionen entweder berg- oder talseitig angeordnet. Dadurch können die topografisch, geologisch und klimatisch bedingten hohen Ausbaurkosten dieser Bergstrasse in vertretbaren Grenzen gehalten werden.

Das aktuelle Radroutenkonzept sieht auf der Ibergereggsstrasse keine Massnahmen für die Radfahrenden vor. Eine normgerechte Radinfrastruktur benötigt viel Platz und könnte im schwierigen Gelände nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand umgesetzt werden. Die Radfahrer, es handelt sich weitgehend um Freizeitfahrten, sollen deshalb weiterhin im Mischverkehr geführt werden.

2.3 Begründung

Beim Entscheid des Kantonsrates vom 25. März 2015, die Buslinie über die Ibergereggsstrasse aus dem Grundangebot zu streichen, handelt es sich um eine Sparmassnahme zur Sanierung des Staatshaushalts, welche diesen jährlich um Fr. 135 000.-- entlastet. Dieser Entscheid beabsichtigte keineswegs eine Verlagerung des öffentlichen Verkehrs zum motorisierten Individualverkehr. Hingegen wird mit diesem Postulat eine verkehrspolitische Absicht verfolgt, welche den finanziellen Zielen des Kantonsratsentscheids vom 25. März 2015 diametral widerspricht.

Der von den Postulanten geforderte Ausbau der Ibergereggsstrasse auf eine Fahrbahnbreite von 6.00 m hätte zur Folge, dass in steilem Gelände berg- und talseitig kostenintensive Stützbauwerke erstellt werden müssten. Mit der geforderten Strassenverbreiterung würde die Verkehrsmenge ansteigen. Zudem könnten längere und schwerere Fahrzeuge die Passstrasse passieren. Die dadurch entstehenden Mehrbelastungen erfordern insbesondere für die Querung der unzähligen Rutschstellen zusätzliche und umfangreichere Sicherungsmassnahmen:

- Auf 84% der Streckenlänge der Ibergereggsstrasse, Abschnitt Stalden – Ortsbeginn Oberiberg, müsste die Strasse um 1.00 m bis 2.25 m verbreitert werden. Auf den restlichen Abschnitten entstünde ein Ausbaubedarf zwischen 0.25 m bis 0.75 m. Der Ausbau einer Hauptstrasse in eher schwierigem Gelände mit Geländeabtrag und Stützkonstruktionen kostet erfahrungsgemäss zwischen Fr. 1550.-- (Ausbau Windstock-Chaisten, Ibergereggsstrasse) und Fr. 2250.-- pro m² (Ausbau Flüebödeli, Wägitalerstrasse). Für die Kostenschätzung Ausbau Ibergereggsstrasse wird von durchschnittlichen Kosten von Fr. 1800.-- pro m² (inklusive Projektierung und Bauleitung) ausgegangen. GIS-Berechnungen zeigen, dass für eine durchgängige Verbreiterung der Strasse auf 6.00 m eine zusätzliche Strassenfläche von 14 670 m² gebaut werden müsste. Die Investitionskosten werden dafür auf rund 26.5 Mio. Franken geschätzt. Mit der Genehmigung des Verpflichtungskredits „Windstock-Chaisten“ hat der Kantonsrat den Ausbaustandard für die Ibergereggsstrasse vorgegeben. Nachdem bereits erste Abschnitte entsprechend umgesetzt sind und weitere gemäss dem aktuellen Standard geplant werden, würde ein neuer, breiterer Standard entweder zu teuren Nachbesserungen der eben erst umgesetzten Massnahmen oder zu einem inhomogenen Charakter der Ibergereggsstrasse führen.
- Eine Verbreiterung schlägt auch bei den Folgekosten zu Buche. Bei einer Mehrfläche von 14 670 m² resultieren für den betrieblichen Unterhalt jährliche Mehrkosten von Fr. 146 700.-- (jährlich Fr. 8.-- bis Fr. 10.--/m²). Für die Kosten des baulichen Unterhalts zur Werterhaltung der Strassenanlage sind jährlich circa 1.6% der Investitionskosten und somit zusätzlich Fr. 397 500.-- einzusetzen.

Bei einem für Bergstrassen grosszügigen Querschnitt von 6.00 m entstünde der Eindruck einer leistungsfähigen Verbindungsstrasse, was den ursprünglichen Zielen des Regierungsrats wider-

spricht. Aktuell ist auf der Ibergereggsstrasse keine Häufung von Unfällen oder gar ein Unfallschwerpunkt zu verzeichnen. Durch den heutigen Charakter einer Bergstrasse, mit teilweise unübersichtlichen und engen Stellen, passen die Fahrzeuglenker ihr Fahrverhalten an und fahren vorsichtig und mit tiefen Geschwindigkeiten. Ein grosszügiger Strassenquerschnitt hingegen verleitet zu Überholmanövern und schnellem Fahren. Dies wäre auch mit der heute in Teilgebieten praktizierten offenen Alpbewirtschaftung nicht vereinbar.

Die Postulanten begründen ihre Forderung damit, dass der Raum Ybrig touristisch benachteiligt werde, und dass der beschlossene Ausbaustandard für die Ibergereggsstrasse dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr genüge. Die Gemeinden Unteriberg und Oberiberg werden mit der Hauptstrasse Nr. 386 (Kantonsstrasse) erschlossen. Auf dieser Strecke wurde in den vergangenen Jahren der Steinbachviadukt neu gebaut. In diesem Jahr starten die Arbeiten für den Ausbau der Strecke „Gross-Steinbach“. Diese sehr kostenintensiven Bauvorhaben verbessern die Erreichbarkeit der Ybriger Gemeinden erheblich. Von einer Benachteiligung des Tourismus in diesen Gemeinden kann somit keine Rede sein. Der Ausbau der Hauptstrasse Nr. 386 steht zudem im Einklang mit den Zielen der Übernahme der Ibergereggsstrasse, den Bergstrassencharakter zu erhalten und in diesem Gebiet einen sanften Tourismus anzustreben.

Das Tiefbauamt betreibt auf der Ibergereggsstrasse ausgangs Oberiberg eine feste Verkehrszählstelle. Die Auswertungen der Jahre 2010 bis 2014 zeigen einen durchschnittlichen täglichen Verkehr zwischen 1000 und 1200 Fahrzeugen. Eine kontinuierliche Zunahme der Verkehrsmenge lässt sich nicht feststellen. Die festgestellten Schwankungen lassen sich durch meteorologische Einflüsse zurückführen. Diese Zahlen belegen, dass bis heute das berechtigte Ziel des sanften Tourismus im Gebiet Ibergereggs mit seinen Naturschutzgebieten und Biotopen eingehalten wird. Mit der Ende 2014 fertiggestellten Rotenfluebahn wurde eine neue Erschliessungsanlage geschaffen. Die neue Gondelbahn ermöglicht es Besuchern, die Mythen-Region bequem ab Rickenbach zu erreichen. Dadurch wird als positiver Nebeneffekt die Strasse noch weniger beansprucht.

Entlang der Ibergereggsstrasse grenzen mehrere Flachmoorgebiete von nationaler Bedeutung unmittelbar an die Strassenanlage. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Passhöhe Ibergereggs – Alpstubli – Inner- und Usserschnabel auf der Ybriger Seite der Passstrasse. Eine Verbreiterung mit Inanspruchnahme von Flachmoorflächen kommt aufgrund der strengen Vorgaben des eidgenössischen Flachmoorschutzes nicht in Frage. Nach Art. 5 Abs. 2 der eidgenössischen Flachmoorverordnung vom 7. September 1994 (FMV, SR 451.33) sind in den Flachmoorobjekten von nationaler Bedeutung nur solche Bauten, Anlagen und Bodenveränderungen zulässig, die der Aufrechterhaltung des Schutzziels dienen oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung und den Schutzzielen nicht widersprechen. Zulässig sind zudem Vorhaben, die dem Schutz der Menschen vor Naturereignissen dienen und unmittelbar standortgebunden sind. Der Ausbau der Ibergereggsstrasse dient keinem dieser Zwecke.

Aufgrund der gewünschten geringen Verkehrsmengen und der gut ausgebauten Erschliessung des Gebiets Ybrig über die Hauptstrassen Nr. 8 und Nr. 386 lassen sich die im Postulat geforderte Fahrbahnbreite von 6.00 m und die damit verbundenen hohen zusätzlichen Investitionskosten sowie die Eingriffe in Flachmoorgebiete von nationaler Bedeutung nicht rechtfertigen.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat nicht erheblich zu erklären.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

