

**Beschluss Nr. 419/2014**

Schwyz, 15. April 2014 / ju

**Strassenbauprogramm 2015–2029**

Aktualisierung 2014

**1. Allgemeines**

Das kantonale Strassenbauprogramm wird als rollende Planung jährlich aktualisiert. Das vorliegende Programm stellt grundsätzlich die Fortsetzung des Vorjahresprogramms dar, welches vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 329 vom 9. April 2013 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2015–2029 für die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wird, wie in den Vorjahren, über einen Zeitraum von 15 Jahren – im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung – ausgelegt.

Bei verschiedenen Grossprojekten konnten die Terminvorgaben konkretisiert werden. Sämtliche neuen Projekte wurden auf ihren Nutzwert überprüft, woraus sich die entsprechenden Prioritäten ergaben. Nicht alle Projekte konnten in der Planungsperiode von 15 Jahren berücksichtigt werden. Die nicht berücksichtigten Projekte sind aber trotzdem noch im Programm aufgeführt und werden während der rollenden Planung prioritätsgemäss nachrücken.

Das Programm berücksichtigt die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Kosten und Realisierung der Projekte. Wie schon im Vorjahr wurden – um die Lesbarkeit zu verbessern, aber auch um die Bedürfnisse nach grösseren Bauabschnitten zu berücksichtigen – einzelne Projekte abschnittsweise zu Sammelprojekten zusammengefasst. Ab 2014 ist eine sehr grosse Bautätigkeit und somit auch ein hoher Finanzbedarf zu erwarten. Ebenfalls fallen in den nächsten Jahren im Hochbaubereich bedeutende, durch die Strassenrechnung zu finanzierende Investitionen an.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Am 22. Februar 2012 wurde das Postulat P 1/12 „Gefährliche Hauptstrasse in Tuggen – Wieso bleibt der Kanton untätig?“ eingereicht. Darin wird der Regierungsrat aufgefordert, den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 390 unverzüglich so weit zu planen und zu bewilligen, dass er bei der Verschiebung eines anderen kantonalen Strassenbauprojekts sofort realisiert werden kann. Dabei sei

die Hauptstrasse im Abschnitt „Holeneich–Lägeten“ unverzüglich und der Abschnitt „Tuggendorf–Grynau (Autobahnanschluss)“ so rasch als möglich auszubauen. Diese beiden Projekte seien im Strassenbauprogramm entsprechend vorzuziehen.

Auf Antrag des Regierungsrates hat der Kantonsrat das Postulat P 1/12 am 26. September 2012 erheblich erklärt. Das Baudepartement lässt derzeit ein Konzept bis auf Stufe Machbarkeit erstellen. Gestützt darauf können die Priorisierung und Positionierung im nächsten Strassenbauprogramm konkreter vorgenommen werden. Der Bericht wird in diesem Herbst dem Kantonsrat vorgelegt.

Weitere parlamentarische Vorstösse, welche die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wesentlich beeinflussen können, sind nicht pendent.

### 1.3 Verwaltungsvermögen Tiefbauten

Im Strassenbauguthaben konnte im vergangenen Jahr die Reserve für die anstehenden Grossprojekte weiter ausgebaut werden. Das Verwaltungsvermögen Tiefbauten beträgt aktuell Fr. 101 119 487.27 (Buchwert am 31. Dezember 2013). Wegen der sehr grossen anstehenden Investitionen wird die Strassenbauschuld bis ins Jahr 2022 auf gegen 35 Mio. Franken anwachsen.

## 2. Vorgaben

### 2.1 Selbstfinanzierungsgrad

Mit Beschluss Nr. 679 vom 28. Juni 2011 wurde die jährliche Investitionstätigkeit der ganzen Verwaltung auf durchschnittlich maximal 90 Mio. Franken begrenzt. In der Folge wurden die Brutto-Investitionen für den Strassenbau im Budget 2014 und im Finanzplan 2015–2017 gegenüber dem letzten Strassenbauprogramm um 20 Mio. Franken reduziert. In der vorliegenden Überarbeitung des Strassenbauprogramms wurden diese Vorgaben aus folgenden Gründen nicht berücksichtigt:

- der weitaus grösste Anteil an den Investitionen der nächsten Jahre fällt auf wenige, bereits weit fortgeschrittene Projekte. Ein Projektunterbruch in dieser Projektphase ist mit erheblichen Mehrkosten und politischer Inakzeptanz verbunden;
- bei den anstehenden grossen Arbeitsvergaben besteht ein immanentes Risiko für Beschwerden, was zu teils erheblichen Verzögerungen führen kann;
- wenn jetzt einzelne Grossprojekte gestoppt würden und gegen die weiter bearbeiteten Projekte Einsprachen erhoben würden, droht eine massive Verzögerung der Strassenbautätigkeit über mehrere Jahre. Dies hätte bei der stetigen Zunahme des Strassenverkehrs zur Folge, dass die Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur mittel- bis langfristig nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

Aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen werden mehrere grosse richtplanrelevante Projekte seit 2011 umgesetzt. In Anlehnung an die Finanzrichtlinien zum Voranschlag 2014 und den Finanzplan 2015–2018 wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70% nicht zu unterschreiten. Diese Vorgabe kann in den Jahren 2015–2020 nicht immer eingehalten werden. Mit einem Selbstfinanzierungsgrad von 70% können jährliche Nettoinvestitionen bis zu rund 65 Mio. Franken getätigt werden.

## 2.2 Planrechnung

Anhang 1 zeigt die Planrechnung des spezial finanzierten Strassenwesens für den Zeitraum von 2015–2029. Die Nettoinvestitionen gemäss Planrechnung sind auch Basis für das Budget 2015 und den entsprechenden Finanzplan 2016–2018 für die Investitionsrechnung.

### 2.2.1 Finanzierungsmittel

Der Nettoertrag des Verkehrsamts basiert auf dem Ergebnis des Jahres 2013 und auf dem per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzten Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (SRSZ 782.300). Es wird für die Zeitspanne bis 2029 ein jährlicher Ertragszuwachs von 0.80 Mio. bis 1.00 Mio. Franken prognostiziert.

Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten. Es wurde keine Teuerung berücksichtigt. Sollte eine künftige Bauteuerung die Projektkosten und den Aufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt massgeblich ansteigen lassen und die fiskalischen Erträge der Teuerungsentwicklung nicht folgen, wäre mit einer Verknappung der verfügbaren Finanzmittel zu rechnen.

### 2.2.2 Strassenaufwand

In den nächsten Jahren werden bei mehreren grösseren Strassenabschnitten kostenintensive Sanierungen (z.B. Kriechspur Sattel–Rothenthurm) erforderlich. Zusätzlich steigt durch die Realisierung der verschiedenen Grossprojekte auch der Anlagewert der Kantonsstrassen, was mittel- und langfristig einen grösseren Aufwand für Betrieb und Unterhalt zur Folge hat. Ungeachtet dessen wurde für diese Kontogruppe das Budget 2013 um circa 2.40 Mio. Franken resp. 12% gegenüber dem Vorjahr gekürzt.

Mit Beschluss Nr. 990 vom 29. Oktober 2013 wurde das Entlastungsprogramm 2014–2017 beschlossen. Gemäss Massnahme Ziffer 6.8 / BD-10 soll neu der Unterhalt der Kantonsstrassen auf den sicherheitsrelevanten Teil beschränkt werden, auf den übrigen Unterhalt ist zu verzichten. Diese Einsparungen im Strassenunterhalt werden langfristig zu spürbar höheren Life-Cycle-Kosten und damit insgesamt zu Mehrkosten führen.

### 2.2.3 Investitionen Hochbau

Für das Areal „innere Gwatt“ wurde 2010 eine Standort- und Potenzialanalyse erstellt. Die Parzelle 2401 (heutiger Standort Verkehrsamt Pfäffikon) wurde dabei als städtebauliche Schlüsselstelle bezeichnet. Die Analyse basierte auf den Rahmenbedingungen der neuen Verkehrsführung des Umfahrungsprojekts Pfäffikon. Nachdem das Umfahrungsprojekt abgeschrieben wurde, ist die Entwicklung des Areals in dieser Form eher unwahrscheinlich oder zumindest auf der Zeitachse weit nach hinten verschoben. Zudem ist geplant, in Galgenen das Zeughaus vom Bund zu erwerben, um den in Pfäffikon stationierten Werkhof des Tiefbauamts zu verlegen.

Zurzeit wird der Ausbau des Verkehrsamts am bestehenden Standort in Pfäffikon überprüft. Durch die neuen Rahmenbedingungen (Auszug des Tiefbauamts) könnte eine vernünftige Erweiterung für das Verkehrsamt sichergestellt werden. Die bestehenden Räumlichkeiten könnten weiter genutzt und die zusätzlichen Flächen (Tiefbauamt) in den Betrieb integriert werden. Der Ausbau am bestehenden Standort könnte kostengünstiger als ein Neubau realisiert werden.

Für diese beiden Projekte geht das Hochbauamt von folgenden Eckwerten aus:

Prüfstelle Pfäffikon:

Baukosten inklusive Landerwerb (geschätzt)	8 Mio. Franken (Neubau 27 Mio. Franken)
Planungsphasen	2014–2017
Realisierung	2016–2018

Werkhof Galgenen:

Baukosten inklusive Landerwerb (geschätzt)	14.60 Mio. Franken
Planungsphasen	2014–2016
Realisierung	2016–2017

Im Magazin Goldau sind die vorhandenen Platzverhältnisse für den Strassenunterhalt knapp. Die Platzprobleme könnten im Zusammenhang mit der Veräusserung von Armeeliegenschaften gelöst werden. Mit dem Erwerb einer bestehenden Lagerhalle aus dem Armeebestand in einer Entfernung von rund 300 m zum heutigen Magazin ergibt sich eine günstige Möglichkeit, den Unterhaltsstandort Goldau neu zu organisieren.

Diese Hochbauvorhaben belasten in den Jahren 2016–2020 die Strassenrechnung als Investitionen. Die Auswirkungen sind in der Planrechnung (Anhang 1) ersichtlich.

### 3. Methodik

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

- Aktualisierung Schwachstellenanalyse gesamtes Strassennetz;
- Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte;
- Nutzenbewertung der einzelnen Projekte;
- Priorisierung und Strukturierung Projekte.

Um die Resultate der Nutzenbewertung der einzelnen Projekte zu verifizieren, wurden die Resultate in einem zweiten unabhängigen Verfahren überprüft. Die Ergebnisse bestätigten sich.

#### 3.1 Schwachstellenanalyse

Für das gesamte kantonseigene Hauptstrassennetz mit einer Länge von rund 218 km wurde abschnittsweise eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei wurden unter anderem 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 der Schwachstellenanalyse wurden speziell auch die regional unterschiedliche entwicklungspolitische Bedeutung und die heutige Verkehrsbelastung berücksichtigt. Es ist jedoch zu beachten, dass auch bei technisch optimierten Ausbauten einige Schwachstellen (Lärm, ungenügende Entflechtung Verkehr, Schadstoffbelastungen usw.) nicht eliminiert werden können.

Die Resultate der Analyse über das gesamte Kantonsstrassennetz zeigen die bereits bekannten Schwachstellen im Netz. Die Grossprojekte befinden sich mehrheitlich in Regionen mit hohem Wachstumspotenzial.

### 3.2 Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte

Die Kenndaten für die 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.

Auf einer Strecke von 186 km des kantonalen Hauptstrassennetzes (ohne Bergstrassen) wurde auf der Basis der Schwachstellenanalyse und unter dem Aspekt der Substanzerhaltung der Erneuerungsbedarf aufgezeichnet und bewertet. Die Streckenabschnitte, auf welchen Handlungsbedarf besteht, wurden als Projekte erfasst und ergeben kumuliert eine Gesamtlänge von nahezu 100 km. Nach der Umsetzung sollte gemäss heutigem Wissensstand der Endausbau des Kantonsstrassennetzes grösstenteils erreicht sein.

### 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 Netzzustandes;
- Sicherstellung von Reserven für die verkehrliche Leistungsfähigkeit;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Ergänzung Umgestaltung Strassenraum (siedlungs- respektive 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;
- aktuelle Projektphase.

Die Projekte wurden aufgrund der Nutzenbewertung in folgende fünf Projekttypen eingeteilt:

- „Richtplanrelevante Projekte“: Hier handelt es sich um äusserst bedeutungsvolle Projekte, meist im Bereich von Regionen mit hohem Entwicklungspotenzial (Verkehrssystem Höfe, Südumfahrung Küssnacht, Kernentlastung Lachen usw.) Diese Projekte wurden anlässlich der regionalen Richtplanergänzungen festgesetzt, sie sind auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt. Nahezu 50% der zur Verfügung stehenden Mittel werden für diese Projektgruppe aufgewendet.
- „Zwingende Projekte“: Projekte, die bei der Nutzenbewertung bei mindestens einem Kriterium die Maximalpunktzahl und somit einen aussergewöhnlich hohen Nutzen bzw. eine Funktionalitätsverbesserung oder sonst eine zwingende Abhängigkeit aufweisen, um die Wirkung der Verkehrsinfrastruktur aufrechterhalten zu können, werden der Projektklasse „zwingende Projekte“ zugewiesen. Es handelt sich um Projekte wie beispielsweise die Zugerstrasse Küssnacht oder die Schliessung der Ausbaulücke H8. Für diese Projektgruppe werden etwa 20–25% der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eingesetzt. Die Umsetzung der Lärmschutzverordnung des Bundes ist bis März 2018 befristet. Die Lärmsanierungsprojekte sowie Projekte aus den Agglomerationsprogrammen mit Priorität A (Langsamverkehrsführung Altendorf–Lachen) sind deshalb ebenfalls dieser Kategorie zugewiesen.

- „Strukturerhaltung“: Projekte, die vor allem aus dem Aspekt der Substanzerhaltung ausgelöst werden und deren Kosten zu mindestens 75% der eigentlichen Substanzerhaltung zugeordnet werden können, werden der Gruppe „Strukturerhaltung“ zugewiesen. Es sind dies Projekte wie Ruostel–Unteriberg, Turm–Nasegg (Arth) oder Teile der Massnahmen an der Seestrasse in Gersau. Für diese Gruppe wird angestrebt, in der Planperiode gegen 10% der gesamten zur Verfügung stehenden Mittel aufzuwenden. Der Anteil dieser Projekte wird jedoch nach Abschluss der Grossprojekte, das heisst gegen Ende der Planungsperiode, erhöht, um die notwendige Wert- und Substanzerhaltung des Gesamtsystems zu gewährleisten.
- „Regionale Projekte“: Projekte, die regionalpolitisch erwünscht, aber aus der Gesamtopik des Kantons Schwyz nicht dringend notwendig sind (Umgestaltung Herrengasse Schwyz, Ortsdurchfahrten Rothenthurm und Reichenburg usw.), werden der Gruppe „regionale Projekte“ zugeordnet. Für diese Projektgruppe ist vorgesehen, rund 20% der Mittel zu verwenden.
- „Bergstrassen“: Der Kanton Schwyz besitzt einen nicht unwesentlichen Anteil an Bergstrassen. An diesen Bergstrassen wurden in der Vergangenheit lediglich die absolut notwendigsten Massnahmen für die Substanzerhaltung ergriffen. Bei verschiedenen Bergstrassen drängt sich jedoch eine integrale Überprüfung unter den Aspekten Naturgefahren, Sanierungsmöglichkeit der vorhandenen Bausubstanz und Verkehrssicherheit auf. Für einzelne Bergstrassen wurden erste Sanierungskonzepte erarbeitet. Diese haben gezeigt, dass bei den Bergstrassen ein nicht unwesentlicher Sanierungsbedarf besteht. Um die notwendigen Mittel unabhängig von den Grossprojekten zur Verfügung stellen zu können, werden diese Strassen einer separaten Projektgruppe zugewiesen, der im Jahresschnitt rund 1.80 Mio. Franken zugeteilt werden.

### 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, 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 wurden die Projekte priorisiert und strukturiert. Die Grundlage für die Priorisierung stellte die letztjährige Aktualisierung des Strassenbauprogramms dar. Dieses musste wegen neueren Erkenntnissen, dem Projektfortschritt und der vorhandenen Abhängigkeiten geringfügig angepasst werden.

Um auch längerfristig die Substanzerhaltung und eine angemessene Verkehrssicherheit der Bergstrassen gewährleisten zu können, wurde mit der Ausarbeitung entsprechender Konzepte begonnen. Diese Strassen wurden von der Nutzenbewertung ausgenommen und die erforderlichen finanziellen Mittel in einer separaten Projektgruppe „Bergstrassen“ zusammengefasst.

## 4. Übersicht Kantonsstrassen

Das Strassenbauprogramm wird massgeblich durch die Umsetzung der „richtplanrelevanten“ Projekte geprägt. Mit der Realisierung der ersten Grossprojekte wurde bereits im letzten Jahr begonnen. Aufgrund des aktuellen Projektstands und der erforderlichen Zeitspanne für die weitere Projektentwicklung gelangen die nächsten grösseren Projekte bereits ab 2014 in die Realisierungsphase.

## 4.1 Realisierung Grossprojekte auf Kantonsstrassen

Der grösste Teil der Projekte wird in den Jahren 2012–2020 umgesetzt. Die praktisch zeitgleiche Umsetzung dieser Projekte bedingt in dieser Zeitspanne einen entsprechend hohen Finanzierungsbedarf (Nettobeträge zulasten Strassenrechnung, in Klammern Werte aus dem Vorjahresprogramm):

<u>Projekt:</u>	<u>Nettobeträge:</u>	<u>Bauzeit:</u>
Gibelhorn, 1. Etappe	45 (43) Mio. Franken	2011–2016
Steinbachviadukt	18 (21) Mio. Franken	2011–2015
Kernentlastung Lachen	18 (18) Mio. Franken	2015–2019
Ausbau H8, Dritte Altmatt–Biberbrugg	78 (81) Mio. Franken	2017–2026
Südfahrtung Küssnacht, Abschnitt 1	79 (72) Mio. Franken	2015–2021
Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht	48 (48) Mio. Franken	ab 2019
Urmibergachse (Bahnhofstrasse, Seewen)	8 (5) Mio. Franken	ab 2018
Verkehrssystem Höfe	27 (27) Mio. Franken	ab 2025
Hochbauten (Verkehrsamt/Werkhof Ausserschwyz)	42 (42) Mio. Franken	2016–2020
<u>Total</u>	<u>363 (357) Mio. Franken</u>	<u>(+1.7%)</u>

## 4.2 Zeitlich zurückgestellte Projekte

Dieses Strassenbauprogramm berücksichtigt die Grossprojekte des Verkehrssystems Höfe nur teilweise. Sobald sich das weitere Vorgehen bei diesen Vorhaben konkretisiert, müssen diese wichtigen Projekte in wieder in die nächsten Strassenbauprogramme aufgenommen werden.

## 4.3 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

### 4.3.1 Entwicklungsachse Urmiberg

Für die Entwicklungsgebiete Zeughausareal Seewen und Brunnen Nord ist 2013 im Rahmen der kantonalen Nutzungsplanungen die öffentliche Auflage durchgeführt worden. Bis Ende des letzten Jahres wurden mit allen Einsprechern Gespräche geführt. Gestützt darauf haben sich für beide kantonale Nutzungsplanungen Änderungen in geringem Ausmass ergeben, welche in diesem Jahr nochmals öffentlich aufgelegt werden sollen.

Bei der Entwicklung der Planungen hat sich gezeigt, dass die verkehrlichen Erschliessungen der beiden Entwicklungsgebiete als Groberschliessungsstrassen zu betrachten sind. Somit sind die beiden Standortgemeinden für die Verkehrserschliessungen der zu entwickelnden Gebiete zuständig. Die finanzielle Beteiligung des Kantons beschränkt sich vorderhand auf die mit der Gemeinde Schwyz in einem gemeinsamen Projekt beabsichtigte Neugestaltung der Bahnhofstrasse in Seewen.

### 4.3.2 Kernentlastung Lachen

Die Projektgenehmigung erfolgte im Februar 2012. Es ist eine Beschwerde eingereicht worden. Das Verwaltungsgericht hat diese mit Entscheid vom 28. August 2012 abgewiesen. Auch das Bundesgericht hat die Beschwerde abgewiesen. Der Baubeginn ist für das Jahr 2015 vorgesehen. Aus dem Agglomerationsprogramm Obersee, 2. Generation, werden Bundesbeiträge erwartet. Noch offen ist der entsprechende Entscheid des Bundesparlaments zur Gesamtvorlage des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

### 4.3.3 Autobahnanschluss Wangen Ost

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat nach Prüfung des durch das Tiefbaamt erstellten Zweckmässigkeitsberichts festgestellt, dass ein künftiger Anschluss Wangen Ost 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 Zubringerstrecken werden durch die Standortgemeinden Schübelbach, Wangen und Tuggen, den Bezirk March sowie durch den Kanton zu planen und zu realisieren sein. Dazu wurde ein Steuerungsausschuss mit Vertretern aller beteiligten Gemeinwesen unter der Leitung des Baudepartements gebildet.

### 4.3.4 Südumfahrung Küssnacht und Leistungssteigerung Zugerstrasse

Im Sommer 2012 haben die Stimmberechtigten des Bezirks Küssnacht über die finanzielle Beteiligung des Bezirks an den beiden Abschnitten entschieden. Während der Kredit für den Abschnitt 1 genehmigt wurde, ist der Planungskredit für den Abschnitt 2 knapp abgelehnt worden. Der Verpflichtungskredit für den Kantonsanteil für den Abschnitt 1 soll dem Kantonsrat am 16. April 2014 vorgelegt werden. Bei optimalem Verlauf kann Ende 2015 mit dem Bau des Abschnitts 1 begonnen werden.

Zur Gewährung einer langfristig ausreichenden Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht ist die Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach auf vier Spuren auszubauen. Die Leistungssteigerung im Bereich der Autobahnausfahrt soll in einem ersten Schritt, gleichzeitig mit dem sich beim ASTRA in Planung befindlichen Umbau des Anschlusses Küssnacht, erfolgen. Die Planungsarbeiten für das Bauprojekt Ausbau Zugerstrasse sind im Gange.

### 4.3.5 Dialoge im Bezirk Höfe

Der im Frühjahr 2011 gestartete „Höfner Dialog“ hat gezeigt, dass die Teilnehmer der drei Projekte des Verkehrssystems Höfe (Umfahrung Pfäffikon, Zubringer und Vollanschluss Halten, Zubringer Wilenstrasse und Verschiebung Anschluss Wollerau) vor allem den Zubringer und Vollanschluss Halten wünschen. Im Nachgang zum „Freienbacher Dialog“ haben der Regierungsrat und der Gemeinderat Freienbach den Abbruch des Projekts Umfahrung Pfäffikon beschlossen und kommuniziert. Dies bedingt nun ein Neubeginn der Verkehrsplanung in Pfäffikon.

Für einen neuen Zubringer Halten wurden verschiedenen Varianten auf die Machbarkeit überprüft. Dieser Planungsschritt wurde von einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren begleitet. Die zwei verbliebenen Varianten werden nun auf Stufe Vorprojekt weiterentwickelt, um den definitiven Variantenentscheid auf gesicherten Grundlagen fällen zu können. Dieser Entscheid wird bis Herbst 2014 erwartet.

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 sollen bis Frühjahr 2015 neue Lösungsansätze gefunden werden.

## 4.4 Weitere übergeordnete Projekte

### 4.4.1 Erschliessung Ybrig

Das Projekt Steinbachviadukt befindet sich terminlich und finanziell auf Kurs. Die Eröffnung ist für den August 2014 geplant.



Ein weiteres übergeordnetes Projekt im Rahmen der Erschliessung des Ybrig ist der Ausbau des Abschnitts Gross–Steinbach. Die Genehmigung des Projekts durch den Regierungsrat erfolgte im August 2011. Der erforderliche Verpflichtungskredit wurde am 23. Mai 2012 durch den Kantonsrat erteilt. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich im Jahr 2015 begonnen.

#### 4.4.2 Fertigstellung Hauptstrasse Nr. 8 Schwyz–Pfäffikon

Mit diesem anspruchsvollen Ausbauabschnitt kann die letzte Lücke der Hauptstrasse Nr. 8 geschlossen werden. Gegen das Projekt sind 43 Einsprachen eingegangen, wovon 23 erledigt werden konnten. Für die Behandlung der verbleibenden Einsprachen ist ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erforderlich. Dieses liegt nun vor und kommt zum Schluss, dass der geplante Ausbau und die Teilverlegung der H8 im Abschnitt Dritte Altmatt bis Wettertannen/Moosstrasse nicht mit den Schutzziele des BLN-Objekts und der Moorlandschaft von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung vereinbar sind. 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, im schlechtesten Fall auch auf gerichtlichem Weg durchzusetzen. Der Baubeginn wurde entsprechend vorerst im Jahr 2017 belassen.

#### 4.4.3 Grosskreisel Siebnen

Die Genehmigung des Projekts durch den Regierungsrat erfolgte im November 2011. Der erforderliche Verpflichtungskredit wurde am 28. März 2012 durch den Kantonsrat erteilt. Mit den Bauarbeiten für das erste Element, die neue Brücke über die Wägitaleraa, wurde im Herbst 2013 begonnen. Die neue Brücke wurde am 26. März 2014 betonierte. Sämtliche Arbeiten laufen termingerecht.

#### 4.5 Projektrisiken

Insbesondere bei den Grossprojekten bestehen verfahrensmässige Risiken, welche Verschiebungen des Baubeginns zur Folge haben können. Je näher die Realisierungszeitpunkte an die jährliche Aktualisierung des Strassenbauprogramms heranrücken, desto genauere Aussagen können zu Terminen und Kosten gemacht werden.

#### 4.6 Baulicher und betrieblicher Unterhalt Kantonsstrassen

Im Rahmen des Managements der Strassenerhaltung (MSE) wurde 2005 und 2008 das gesamte Kantonsstrassennetz aufgenommen und dessen Zustand visuell erhoben. In diesem Jahr ist eine erneute Zustandsaufnahme vorgesehen.

Oftmals müssen auch Strassenstrecken, für die gemäss Strassenbauprogramm Ausbauten geplant sind, saniert werden. In diesen Fällen wird der bauliche Unterhalt nach Möglichkeit – unter dem Aspekt minimaler Lebenszykluskosten der Strassen – so tief wie möglich gehalten. Auf diese Weise können Kosten gespart und die Verkehrsbehinderungen reduziert werden. Dies bedingt aber, dass die Sanierungsmassnahmen manchmal zeitlich aufgeschoben werden müssen und somit lokal allenfalls ein zusätzlicher Substanzverlust in Kauf genommen werden muss. Ein langfristiger Substanzverlust ist deswegen jedoch nicht eingetreten.

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.

Wie bereits unter Ziffer 2.2.2 erwähnt, soll gemäss Entlastungsprogramm 2014–2017 der Unterhalt der Kantonsstrassen auf den sicherheitsrelevanten Teil beschränkt und auf den übrigen Un-

terhalt verzichtet werden. Diese Einsparungen im Strassenunterhalt werden langfristig zu spürbar höheren Life-Cycle-Kosten und damit insgesamt zu Mehrkosten führen.

#### 4.7 Kantonales Radroutenkonzept

In der Strategie Wirtschaft und Wohnen wurde auch der Langsamverkehr berücksichtigt. Der Massnahmenplan (Beschluss Nr. 566 vom 12. Juni 2012) beinhaltet denn auch in Stossrichtung B5 entsprechende Massnahmen des Amts für Wald und Naturgefahren sowie des Tiefbauamts. Das Tiefbauamt wurde beauftragt, bis Ende 2013 das in der Strassenverordnung (SRSZ 442.111) verankerte kantonale Radroutenkonzept auszuarbeiten, resp. das aus dem Jahr 1987 stammende Konzept zu überarbeiten. Im Jahr 2013 wurde dazu eine umfassende Schwachstellenanalyse als Grundlage für die Konzeptarbeit erstellt. Die weiteren Arbeiten zum Radroutenkonzept werden vom Tiefbauamt selbst und ohne externe Unterstützung weiter geführt. Infolge mehrerer Stellenvakanzten konnte das gesteckte zeitliche Ziel nicht erreicht werden. Das Tiefbauamt plant den Abschluss dieses Projekt auf Herbst 2014.

#### 4.8 Lärmsanierungen

Für den Vollzug der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) entlang der Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt zuständig. Zur Umsetzung der entsprechenden Massnahmen sieht die LSV eine Frist bis 31. März 2018 vor. Für Projekte, welche bis zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden, können Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Seit der Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) auf den 1. Januar 2008 erfolgt die Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen einerseits mittels Globalbudgets für die Hauptstrassen gemäss Verordnung über die Hauptstrassen und andererseits anhand von Programmvereinbarungen mit dem Bund für die übrigen Strassen (restliche Kantonsstrassen, Bezirks- und Gemeindestrassen).

Insgesamt sind auf dem ganzen Kantonsstrassennetz über 70 Lärmsanierungsprojekte (LSP) vorgesehen. Prioritär werden jene LSP in Angriff genommen, für welche Bundesbeiträge in Aussicht stehen. Gemäss dem heutigen Kenntnisstand können alle diese LSP innert der gesetzlichen Frist abgeschlossen werden.

### 5. Übersicht Nationalstrassen

Der Bundesrat hat am 28. Januar 2009 das Generelle Projekt für den Ausbau der A4 am Axen genehmigt. Mit dem Ausführungsprojekt wurde begonnen. Dabei ist die gleichzeitige Projektierung des Sisikoner- und Morschachertunnels vorgesehen. Die Tunnelausbauten der A4 am Axen erfolgen im Rahmen der Fertigstellung der Nationalstrasse als Verbundaufgabe zwischen den beiden Kantonen Uri und Schwyz sowie dem Bund. Die Gesamtleitung liegt beim Tiefbauamt. Die Projektaufgabe erfolgt im Sommer 2014. Der Baubeginn ist für 2017 vorgesehen.

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

Das ASTRA plant, die Nationalstrasse N4 auf dem Abschnitt Küssnacht bis Brunnen in den Jahren 2016–2019 zu sanieren.

## 6. Erwägungen

### 6.1 Umsetzung Strassenbauprogramm

Infolge der durch verschiedene Randbedingungen ausgelösten Konzentrierung der richtplanrelevanten Grossprojekte reichen die vorhandenen Mittel der Spezialfinanzierung bei einer Reduktion des Selbstfinanzierungsgrads im Zeitraum zwischen 2019–2020 knapp unter 70% aus, um die in diesem Zeitraum geplanten Massnahmen realisieren zu können. Für die Finanzierung sind folgende Randbedingungen eingehalten:

- Reduktion des Selbstfinanzierungsgrads auf bis zu 62% in den Jahren 2015-2020;
- Erhöhung der Strassenbauschuld auf maximal 40 Mio. Franken.

Unter Berücksichtigung der obigen Randbedingungen kann das Strassenbauprogramm 2015–2029 gemäss Anhang 4 umgesetzt werden.

### 6.2 Ausblick

Gegenwärtig stehen bei einigen Grossprojekten wie Südumfahrung Küsnacht und Kernentlastung Lachen wichtige Entscheidungen im Kantonsrat an. Zudem kann während des Dialogs mit der Höfner Bevölkerung die Priorisierung der Projekte des Verkehrssystems Höfe ändern, was zeitliche und finanzielle Auswirkungen auch auf andere Projekte zur Folge hätte.

Ungewiss ist auch die weitere Entwicklung der geplanten H8-Ausbauten. Bei diesen sehr kostenintensiven Projekten können erhebliche zeitliche Verschiebungen eintreten.

Trotz dieser bedeutenden Planungsunsicherheiten wird das Strassenbauprogramm 2015–2029 der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen vorgestellt und dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Genehmigung Strassenbauprogramm 2015–2029 gemäss beiliegenden Anhängen 1 bis 4 im Sinne der Erwägungen.

2. Die Planrechnung des Strassenbauprogramms ist als Grundlage für das Budget 2015, den Finanzplan 2016–2018 zu verwenden.

3. Zustellung mit Anhängen 1 bis 4: Mitglieder des Regierungsrates; Finanzdepartement; Finanzverwaltung; Baudepartement (3, 1 Exemplar mit Unterschrift für die Mitglieder der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen, Versand durch Baudepartement); Verkehrsamt; Hochbauamt; Tiefbauamt (6, unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias Brun, Staatsschreiber