

**Beschluss Nr. 487/2015**  
Schwyz, 27. Mai 2015 / ju

**Strassenbauprogramm 2016–2030**  
Aktualisierung 2015

**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. 419 vom 15. April 2014 genehmigt wurde. Im Hinblick auf die Einführung des Harmonisierten Rechnungsmodells 2 (HRM2) per 1. Januar 2016 wurde die Planrechnung (Anhang 1) an die neue Kontenstruktur angepasst.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2016–2030 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 einigen 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. In den letzten Jahren sind erste Grossprojekte in die Realisierungsphase gelangt. Im laufenden Jahr wird mit der Umsetzung weiterer sehr grosser Projekte begonnen. Diese sehr grosse Bautätigkeit hat in den nächsten Jahren einen hohen Finanzbedarf zur Folge. Zudem fallen in den nächsten Jahren auch im Hochbaubereich bedeutende, durch die Strassenrechnung zu finanzierende Investitionen an.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Auf Antrag des Regierungsrates hat der Kantonsrat das Postulat P 1/12 am 26. September 2012 erheblich erklärt. Mit diesem Postulat wurde 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 Kantonsstrasse im Abschnitt „Holeneich–Lägeten“ unverzüglich und der Abschnitt „Tuggen Dorf–Grynau (Autobahnanschluss)“ so rasch als möglich auszubauen. Diese beiden Projekte seien im Strassenbauprogramm entsprechend vorzuziehen. Das Baudepartement hat für die Hauptstrasse Nr. 390 von Lachen bis Grynau ein Konzept bis auf Stufe Machbarkeit erstellt und dieses dem Kantonsrat unterbreitet. Gestützt darauf hat der Kantonsrat die Beantwortung des Postulats zustimmend zur Kenntnis genommen. Aufgrund des Konzepts konnten die Priorisierung und Positionierung in diesem Strassenbauprogramm konkret vorgenommen werden.

Aktuell sind keine parlamentarischen Vorstösse pendent, welche die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wesentlich beeinflussen können.

## **2. Planrechnung (Anhang 1)**

Anhang 1 zeigt die Planrechnung des spezialfinanzierten Strassenwesens für den Zeitraum von 2016–2030. Die Planrechnung ist die Basis für das Budget 2016 und den entsprechenden Finanzplan 2017–2019 für die Investitionsrechnung des Strassenwesens. Die Planrechnung wurde im Hinblick auf die Einführung von HRM2 neu gegliedert. Sie 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.

### 2.1 Erfolgsrechnung

Der Nettoertrag des Verkehrsamts basiert auf dem Ergebnis des Jahres 2014 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 2030 ein jährlicher Ertragszuwachs von 1.1 Mio. bis 1.3 Mio. Franken prognostiziert.

Das Projekt der neuen Axenstrasse geht nach der Fertigstellung in das Eigentum des Bundes über. Dieses Projekt darf daher nicht in der Anlagebuchhaltung des Tiefbauamts geführt und abgeschrieben werden. Als Folge der Umstellung auf HRM2 muss dieses Projekt daher neu in der Erfolgsrechnung abgebildet werden.

Die Abschreibungen folgen der Systematik der vergangenen Jahre und bewirken durch ausserordentliche Abschreibungen eine ausgeglichene Erfolgsrechnung.

### 2.2 Investitionsrechnung

#### 2.2.1 Bruttoinvestitionen Strassenwesen

Die Investitionsplanung des Tiefbauamts geht von einem durchschnittlichen jährlichen Bruttoinvestitionsvolumen von 40.0 Mio. bis 50.0 Mio. Franken aus. In den Jahren 2015 bis 2020 werden zusätzlich vom Kantonsrat beschlossene Grossprojekte wie die Südumfahrung Küssnacht und die Kernentlastung Lachen realisiert. Dadurch erhöhen sich die Bruttoinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf bis zu 75.0 Mio. Franken im Jahr 2018.

Die Genehmigung und die Realisierung von Strassenprojekten können durch externe Einflüsse wie Einsprachen, Beschwerden oder schwierige Landerwerbsverhandlungen verzögert werden. Zudem enthalten die Kredite einen Zuschlag von 10% für Unvorhergesehenes, welcher nicht in jedem Fall in Anspruch genommen werden muss. Im Gegenzug sind heute noch nicht alle Projekte bekannt, welche in den Jahren der Langfristplanung zur Ausführung gelangen werden. Aus diesen

Gründen werden die jährlichen Bruttoinvestitionen mit einer pauschalen Budgetkorrektur korrigiert. Die negativen Budgetkorrekturen in den ersten Jahren werden durch positive Korrekturen in den späteren Jahren kompensiert. Die Budgetkorrekturen sind in der Grafik im Anhang 3 ersichtlich.

### 2.2.2 Bruttoinvestitionen Hochbau

Das Verkehrsamt soll am Standort in Pfäffikon vergrössert werden. Dies hat eine Auslagerung des heutigen Werkhofs des Tiefbauamts zur Folge. Als Ersatz für den Werkhof Pfäffikon wurde das Zeughaus in Galgenen bestimmt (RRB Nr. 958 vom 27. September 2011). Die Investitionskosten für den Werkhof Galgenen sind im Strassenbauprogramm berücksichtigt. Für dieses Projekt geht das Hochbauamt von folgenden Eckwerten aus:

Werkhof Galgenen:	
Baukosten inklusive Landerwerb (geschätzt)	17.0 Mio. Franken
Planungsphasen	2015–2016
Realisierung	2017–2018

Diese Hochbauinvestition belastet in den Jahren 2016–2018 die Strassenrechnung. Die Auswirkungen sind in der Planrechnung (Anhang 1) ersichtlich.

### 2.3 Nettoinvestitionen

Mit den Weisungen zum Aufgaben- und Finanzplan 2016–2019 (RRB Nr. 302 vom 31. März 2015) wurden die jährlichen Nettoinvestitionen der kantonalen Verwaltung insgesamt auf 60.0 Mio. Franken festgelegt. In der vorliegenden Überarbeitung des Strassenbauprogramms wurde diese Vorgabe aus folgenden Gründen nicht berücksichtigt:

- das Strassenbauprogramm ist eine Langfristplanung. Das Strassenbauguthaben wurde für die anstehenden Projekte per Ende 2014 auf über 100.0 Mio. Franken angehäuft;
- die Langfristplanung ist mit der Strategie Wirtschaft und Wohnen, den Richtplangeschäften und den Leistungsaufträgen abgestimmt;
- 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;
- die Preise für Dienstleistungen und Bauarbeiten sind aktuell auf einem sehr tiefen Niveau, was die Investitionen im heutigen Zeitpunkt sehr interessant macht. Mit den anstehenden Investitionen wird die Wirtschaft im Kanton Schwyz unterstützt (antizyklisches Verhalten).

Die Unterhaltsplanung ist mit den Investitionsprojekten koordiniert. Falls weniger als geplant investiert wird, wird der Unterhalt der bestehenden Strassen teurer.

### 2.4 Selbstfinanzierungsgrad

Seit 2011 werden mehrere 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 rund 75.0 Mio. Franken Brutto- respektive 60.0 Mio. Franken Nettoinvestitionen getätigt werden. Der tiefste Selbstfinanzierungsgrad in der Planperiode beträgt 78%.

## 2.5 Saldo Spezialfinanzierung

Bau und Unterhalt der Strassen des Kantons werden gemäss § 50 Strassengesetz vom 15. September 1999 (StraG SRSZ 442.110) 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. Der Saldo dieser Spezialfinanzierung wird jährlich ausgewiesen.

Das Strassenbauguthaben erhöhte sich im vergangenen Jahr trotz der bereits hohen Investitionen. Das Verwaltungsvermögen Tiefbauten beträgt aktuell Fr. 102 354 866.-- (Buchwert am 31. Dezember 2014).

Durch die anstehenden grossen Investitionen wird das Strassenbauguthaben bis ins Jahr 2020 auf minimal rund 38.0 Mio. Franken abgebaut.

## 3. Investitionsplanung

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

- Erstellen/Aktualisieren Schwachstellenanalysen;
- Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte;
- Nutzenbewertung der einzelnen, insbesondere der neuen Projekte;
- Priorisierung und Strukturierung Projekte.

### 3.1 Schwachstellenanalyse

Für das gesamte kantonseigene Hauptstrassennetz mit einer Länge von rund 218 km werden abschnittsweise Schwachstellenanalysen 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 den Schwachstellenanalysen werden 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 Analysen über das gesamte Kantonsstrassennetz zeigen teils neue, teils bereits bekannte Schwachstellen im Netz.

### 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 Netzzustands;
- 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.
- „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. 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. Der Anteil dieser Projekte wird 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 Gesamtopitik des Kantons Schwyz nicht dringend notwendig sind (Umgestaltung Herrengasse Schwyz, Ortsdurchfahrten Rothenthurm und Reichenburg usw.), werden der Gruppe „regionale Projekte“ zugeordnet.

- „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.

### 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 wurde den neuesten Erkenntnissen, dem Projektfortschritt und der vorhandenen Abhängigkeiten geringfügig angepasst.

## 4. Übersicht Kantonsstrassen

Das Strassenbauprogramm wird massgeblich durch die Umsetzung der „richtplanrelevanten“ und „zwingenden“ Projekte geprägt. Mit der Realisierung der ersten Grossprojekte wurde bereits in den letzten Jahren begonnen. Aufgrund des aktuellen Projektstands und der erforderlichen Zeitspanne für die weitere Projektentwicklung gelangen die nächsten grossen Projekte bereits ab 2015 in die Realisierungsphase.

### 4.1 Realisierung Grossprojekte auf Kantonsstrassen

Der grösste Teil der Grossprojekte wird in den Jahren 2015–2020 umgesetzt. Die praktisch zeitgleiche Umsetzung dieser Projekte bedingt in dieser Zeitspanne einen entsprechend hohen Finanzierungsbedarf (Nettobeträge zulasten Strassenrechnung, in Klammern Werte aus dem Vorjahresprogramm):

Projekt:	Nettobeträge:	Bauzeit:
Gibelhorn, 1. Etappe	46 (45) Mio. Franken	2011–2016
Steinbachviadukt	18 (18) Mio. Franken	2011–2015
Kernentlastung Lachen (inklusive Feldmoosstrasse)	18 (18) Mio. Franken	2015–2020
Ausbau H8, 3. Altmatt–Biberbrugg	78 (78) Mio. Franken	2018–2025
Südfahrt Küssnacht, Abschnitt 1	75 (79) Mio. Franken	2015–2020
Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht	48 (48) Mio. Franken	ab 2022
Urmibergachse (Bahnhofstrasse, Seewen)	8 (8) Mio. Franken	ab 2019
Verkehrssystem Höfe	80 (27) Mio. Franken	ab 2020
Hochbauten (Verkehrsamt/Werkhof Ausserschwyz)	24 (42) Mio. Franken	2016–2019

## 4.2 Zeitlich zurückgestellte Projekte

In den letzten Strassenbauprogrammen sind die Grossprojekte des Verkehrssystems Höfe nur teilweise berücksichtigt worden. In diesem Strassenbauprogramm werden das Projekt Zubringer Halten und der Zubringer Wollerau wieder berücksichtigt. Dabei ist der Planungsstand des Zubringers Halten bereits auf Stufe Vorprojekt. Hingegen sind die Kosten und Termine für den Zubringer Wollerau noch approximativ und mit Vorsicht zu betrachten.

## 4.3 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

### 4.3.1 Entwicklungsachse Urmiberg

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.

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 Kreditvorlage soll den Stimmbürgern im Jahr 2017 vorgelegt werden. Mit diesem neuen Anschluss an die Kantonsstrasse soll der Verkehr aus dem Gebiet Wintersried/Seewen in Richtung Autobahnanschluss Ingenbohl geleitet werden. Auf diese Weise soll die Einmündung in die Bahnhofstrasse in Seewen und die Bahnhofstrasse selbst verkehrlich entlastet werden.

### 4.3.2 Kernentlastung Lachen

Der Baubeginn erfolgt im laufenden Jahr 2015. Das Projekt wird mit Bundesbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm Obersee, 2. Generation, unterstützt. Im Zuge der Kernentlastung Lachen erfolgt einerseits eine Abtretung von Kantonsstrassen im Dorf Lachen an die Gemeinde. Andererseits übernimmt der Kanton die Feldmoosstrasse, welche künftig Bestandteil der Hauptstrasse Nr. 390 sein wird. Die Feldmoosstrasse wird in den Jahren 2018 bis 2020 ausgebaut.

### 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.

Bis Mitte 2015 finden mit ausgewählten Vertretern aus der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden Dialogveranstaltungen statt. Dieser Prozess soll zeigen, ob eine Akzeptanz vorhanden ist und falls ja, welche der Varianten als „Bestvariante“ weiter zu verfolgen ist.

### 4.3.4 Neubau Südumfahrung Küssnacht und Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht

Nachdem der Bezirk die Mitfinanzierung zugesichert hat, wurde der Verpflichtungskredit für den Kantonsanteil für die Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt 1, vom Kantonsrat am 16. April 2014

genehmigt. Der Neubau der Verbindung Zuger-/Artherstrasse ist ebenfalls in diesem Kredit enthalten. Im Sommer 2015 sollte mit dem Bau des Abschnitts 1 begonnen werden können.

Zur Gewährung einer langfristig ausreichenden Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht ist sorgfältig zu prüfen, ob die Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach ausgebaut werden muss. Das ASTRA plant den Umbau des Anschlusses Küssnacht. Der Kanton plant darauf abgestimmt den Ausbau der Zugerstrasse.

Der Ausbau 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 und Planungen im Bezirk Höfe

Für einen neuen Zubringer Halten wurden verschiedenen Varianten auf die Machbarkeit überprüft. Dieser Planungsschritt wurde von einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren begleitet. Die zwei verbliebenen Varianten wurden auf Stufe Vorprojekt weiterentwickelt und gestützt darauf der definitive Variantenentscheid im Oktober 2014 gefällt. Die Terminierung der Bauarbeiten ist 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 sollen bis Ende 2015 neue Lösungsansätze für die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsführung gefunden werden.

Mit Vertretern der Gemeinde Wollerau und des ASTRA wird nach Lösungen für eine Zubringerstrecke ohne Fällmistunnel zum geplanten neuen Autobahnanschluss im Bereich „Öltrotte“ gesucht. Entsprechende Kosten sind erstmals wieder im Strassenbauprogramm aufgenommen worden.

#### 4.3.6 Ausbau A4-Anschluss Arth

Im kantonalen Richtplan, Region Rigi-Mythen 2. Teil, wurde das Tiefbauamt beauftragt, einen Ausbau des bestehenden Viertelanschlusses in Arth zu einem Halbanschluss zu prüfen. Zu diesem Zweck hat das Tiefbauamt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erstellen lassen. Mittels sieben verschiedenen Varianten zwischen den Gebieten Schattenberg und Fischchratten wurde eine Beurteilung des Ausbaus vom bestehenden Viertelanschluss in Arth zum Halbanschluss dargestellt und bewertet.

Aus politischer Sicht ist eine Umsetzung des Viertelanschlusses zu einem Halbanschluss in Arth wünschenswert und entspricht einem Bedürfnis der Bevölkerung. Der Kanton Schwyz wird dabei von den direkt betroffenen Gemeinden Arth und Walchwil, welche durch eine neue Einfahrt und die dadurch bessere Erreichbarkeit profitieren würden, sowie vom Nachbarkanton Zug unterstützt. In diesem Sinne wurde die Interpellation I 11/14 „Chancen nutzen – Region Arth braucht einen Halbanschluss“ beantwortet.

Das Baudepartement hat die ZMB im Februar 2015 dem ASTRA zur Prüfung eingereicht.



#### 4.4 Weitere übergeordnete Projekte

##### 4.4.1 Erschliessung Ybrig

Das Projekt Steinbachviadukt befindet sich terminlich und finanziell auf Kurs. Die Eröffnung hat im August 2014 stattgefunden. Mit Anpassungsarbeiten auf beiden Seiten der Brücke wird dieses Projekt in diesem Jahr abgeschlossen.

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 im diesem Jahr begonnen.

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

Mit dem anspruchsvollen Ausbauabschnitt 3. Altmatt – Höhli – Biberbrugg kann die letzte Lücke der Hauptstrasse Nr. 8 geschlossen werden. Gegen das Projekt sind Einsprachen eingegangen, für deren Behandlung ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erforderlich war. Dieses kommt 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 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, nötigenfalls auch auf gerichtlichem Weg durchzusetzen.

Neue Gespräche mit dem BAFU sind erfolgreich verlaufen. Es besteht die Hoffnung, dass mit geringfügigen Projektanpassungen das BAFU dem Projekt zustimmen kann. Der Baubeginn erfolgt frühestens im Jahr 2018.

##### 4.4.3 Grosskreisel Siebnen

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 betoniert. Sämtliche Arbeiten laufen termingerecht. Die Inbetriebnahme des Grosskreisels erfolgt im Sommer 2015. Allenfalls wird der Deckbelag erst im Jahre 2016 eingebaut.

#### 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

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.

Das Entlastungsprogramm 2014–2017 sieht vor, dass der Strassenunterhalt auf den sicherheitsrelevanten Teil zu beschränken ist, und dass auf den übrigen Unterhalt zu verzichten sei. Das Tiefbauamt arbeitet nach dieser Vorgabe. Eine Beschränkung des Strassenunterhalts auf lediglich sicherheitsrelevante Massnahmen wird allerdings 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 (RRB Nr. 566 vom 12. Juni 2012) beinhaltet denn auch in Stossrichtung B5 entsprechende Massnahmen des Tiefbauamts. Das Tiefbauamt wurde beauftragt, das in der Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (SRSZ 442.111) verankerte kantonale Radroutenkonzept auszuarbeiten, respektive 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 von Ressourcenengpässen konnte das gesteckte zeitliche Ziel nicht erreicht werden. Das Tiefbauamt plant den Abschluss dieses Projekts auf Sommer 2015.

#### 4.8 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 sieht die LSV eine Frist bis 31. März 2018 vor. Das zuständige Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat eine Nachsanierungsfrist von einem Jahr in Aussicht gestellt. 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. Bis Mitte 2016 sollten alle LSP erstellt sein. Viele Einsprachen verhindern eine zügige Genehmigung und anschliessende Umsetzung dieser Projekte. Gemäss dem heutigen Kenntnisstand können trotzdem alle bundesbeitragsberechtigten LSP innert der gesetzlichen Frist abgeschlossen werden.

#### 4.9 Ausblick

Gegenwärtig steht bei einigen Grossprojekten wie Südumfahrung Küssnacht und Kernentlastung Lachen der Baubeginn an. Für die geplanten H8-Ausbauten zwischen der 3. Altmatt und Biiberbrugg wird sich voraussichtlich in diesem Jahr entscheiden, ob diese Projekte bewilligt werden können. Weiter wird sich im Dialog mit der Märchler Bevölkerung zeigen, ob und welche Zubringervariante für den Anschluss Wangen Ost geplant werden soll. Der Ausgang dieser Dialoge hat zeitliche und finanzielle Auswirkungen, auch auf andere Projekte.

## 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 des Kantons Schwyz. Die Projektaufgabe erfolgte im Sommer 2014. Es ist vorgesehen, mit den Bauvorbereitungsarbeiten im Jahre 2016 zu beginnen. Die Bauhauptarbeiten sollen Ende 2017 starten.

Gegen das Auflageprojekt gingen 57 Einsprachen ein. Zudem wurde am 10. April 2015 eine Initiative eingereicht, welche die Behörden des Kantons auffordert, mit allen rechtlichen Mitteln darauf hinzuwirken, dass die Sicherheit für den Motorfahrzeug- und den Langsamverkehr auf der bestehenden Axen-Nationalstrasse verbessert und das Tunnelprojekt A4 Neue Axenstrasse nicht realisiert wird. Die Initiative ist mit 2059 Unterschriften zustande gekommen.

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 2016–2020 zu sanieren. Gleichzeitig werden Lärmsanierungsmassnahmen umgesetzt.

Gemäss kantonalem Richtplan soll der Autobahnanschluss Wollerau verlegt und der Halbanchluss Halten zu einem Vollanschluss ausgebaut werden. Das ASTRA ist nach wie vor gewillt, diese Projekte zu realisieren. Mangels personeller Ressourcen ist das ASTRA in naher Zukunft nicht in der Lage, diese für das Verkehrssystem im Bezirk Höfe zentralen Projekte zu bearbeiten. Das Baudepartement beabsichtigt, nach Beschaffung der dazu neuen erforderlichen personellen Ressourcen, die Planung dieser Projekte im Auftrag des ASTRA selber vorzunehmen.

## 6. Erwägungen

### 6.1 Finanzielle Auswirkungen

Dank der vorausschauenden 15-Jahresplanung der Strassenbauprogramms reichen die vorhandenen Mittel der zweckgebundenen Spezialfinanzierung bei Einhaltung des Selbstfinanzierungsgrads von 70% aus, um die in diesem Zeitraum geplanten Projekte realisieren zu können. Dabei wird das Strassenbauguthaben von rund 102.0 Mio. Franken (Stand Ende 2014) bis ins Jahr 2020 auf circa 38.0 Mio. Franken abgebaut. Während der gesamten Planungsperiode 2016–2030 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.

Die für die nächsten Jahre geplanten Strassenbauinvestitionen führen zu einem Finanzierungsbedarf, der beim Kanton aufgrund des im Moment nicht mehr vorhandenen Eigenkapitals bzw. Finanzvermögens durch Neuverschuldung gelöst werden muss. Die Auswirkungen in den einzelnen Jahren sind in Anhang 1 und Anhang 2 dargestellt.

In Anbetracht dieser Auswirkungen kann das Strassenbauprogramm 2016–2030 gemäss Anhang 4 umgesetzt werden.

## 6.2 Kommunikation

Das Strassenbauprogramm 2016–2030 wird der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen vorgestellt. Zudem wird dieser Beschluss ohne Anhänge auf der Homepage des Tiefbauamts veröffentlicht.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Die Aktualisierung des Strassenbauprogramms 2016–2030 wird genehmigt.
2. Die Planrechnung des Strassenbauprogramms (Anhang 1) ist als Grundlage für den Voranschlag 2016 und den Finanzplan 2017–2019 zu verwenden.
3. Sofern sich die Projekte terminlich und kostenmässig im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprogramms bewegen, sind für die entsprechenden Projektgenehmigungen dannzumal keine Mitberichte des Finanzdepartements mehr einzuholen.
4. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Verkehrsamt; Hochbauamt; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias Brun, Staatsschreiber

