

Beschluss Nr. 360/2023
Schwyz, 16. Mai 2023 / ju

Ausbau der Hauptstrasse Nr. 8 zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg
Ausgabenbewilligung und Strassenträgerschaftsänderungen

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 8 (H8) ist eine Durchgangsstrasse. Sie führt von St. Gallen über Herisau, Waldstatt, Lichtensteig, Wattwil, Ricken, Rapperswil, Pfäffikon, Sattel, Schwyz und Ibach nach Ingenbohl.

Für den Kanton Schwyz ist sie von besonderer Bedeutung, da sie die einzige leistungsfähige Strassenverkehrsverbindung zwischen Ausser- und Innerschwyz ist. Zudem verbindet sie die beiden Nationalstrassen A4 (Anschluss Schwyz) und A3 (Anschluss Schindellegi). Die Distanz zwischen den beiden Nationalstrassen beträgt rund 29 km. Bei Sperrungen des Gotthard oder des San Bernardino wird die H8 auch als Ausweichroute genutzt.

Der Kantonsrat hat bereits am 25. März 1969 das Generelle Ausbauprojekt der Kantonsstrasse T8 (damalige Bezeichnung), Ingenbohl – Pfäffikon, genehmigt. Das erste Teilstück Kaltbach – Mettli, Gemeinde Schwyz, der heutigen Hauptstrasse Nr. 8 wurde in den Jahren 1973 bis 1976 ausgebaut. In den darauffolgenden Jahren erfolgte der Strassenausbau in mehreren Etappen. Als bisher letztes Projekt wurde der Abschnitt Zweite Altmatt – Dritte Altmatt Süd in den Jahren 2006/07 realisiert. Gleichzeitig wurde auch die Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) in der Dritten Altmatt erstellt und in Betrieb genommen.

Nunmehr soll auch noch das letzte verbliebene Teilstück zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg saniert und ausgebaut werden. Als Folge dieses Bauprojekts resultieren sodann verschiedene Anpassungen am angrenzenden Verkehrssystem und dessen Trägerschaft.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit RRB Nr. 915 vom 29. November 2022 genehmigt hat, die gegen diesen Beschluss beim kantonalen Verwaltungsgericht erhobene Beschwerde zurückgezogen worden ist und die Projektgenehmigung damit in Rechtskraft erwachsen ist, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 123 Mio. Franken vorgelegt werden.

Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und gegebenenfalls die Stimmberechtigten sowie Durchführung der Ausführungsplanung und der erforderlichen öffentlichen Arbeitsausschreibungen ist vorgesehen, mit dem Strassenausbau ca. Mitte 2025 zu beginnen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Ausbaulücke resp. die neue Stecke Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg (Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg sowie Bezirk Einsiedeln) der Hauptstrasse Nr. 8 weist eine Länge von 3920 m auf. Die Strasse hat die Grenze ihrer Lebensdauer erreicht und soll entsprechend den verkehrlichen Anforderungen ausgebaut werden.

2.2 Umfeld des Projekts

Ab dem Projektbeginn nördlich der Dritten Altmatt bis zur Moosstrasse liegt das Bauprojekt innerhalb der Moorlandschaft (ML) Nr. 1 Rothenthurm (Länge ca. 2465 m). Im Kantonalen Nutzungsplan (KNP) der ML Rothenthurm ist für den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 8 der Strassenkorridor C als verbindlicher Planinhalt ausgeschieden.

Der kantonale Nutzungsplan Moorlandschaft Rothenthurm, welcher am 1. September 2007 in Kraft trat, bildet auch die Grundlage für den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 8 im Abschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung und der späteren Optimierung des Bauprojektes im ausstehenden Abschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg hatten sich in verschiedenen Phasen mehrere Projektänderungen ergeben, die Auswirkungen auf den Nutzungsplan Moorlandschaft Rothenthurm hatten. Zudem führte die Erfüllung von Forderungen des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) nach Moorerhaltung und Kompensation von Moorflächen als ökologische Ausgleichs- und Aufwertungsmaßnahmen zu Zonenänderungen. Der Nutzungsplan Moorlandschaft Rothenthurm musste deshalb angepasst bzw. revidiert werden. Die ersten Nutzungsplanänderungen ergaben sich mit der Ausarbeitung des Strassenbauprojektes für die öffentliche Auflage im Jahr 2010. In diesem Jahr wurde deshalb eine erste Teilrevision des Nutzungsplans Moorlandschaft Rothenthurm öffentlich aufgelegt. Weitere nutzungsplanrelevante Projektänderungen ergaben sich im Jahr 2017. Es kam zu einer zweiten Teilrevision des Nutzungsplans, die unter Abbruch des Auflageverfahrens aus dem Jahr 2010 im Jahr 2017 zur öffentlichen Auflage gelangte. Weitere Projektänderungen folgten im Jahr 2019. Da diese Änderungen teilweise auf den Änderungen im Jahr 2017 aufbauen, erfolgte die öffentliche Auflage einer dritten Nutzungsplan-Teilrevision im Jahr 2019 noch bevor die Revision aus dem Jahr 2017 abgeschlossen bzw. erlassen war. Beide Teilrevisionen, sowohl diejenige aus dem Jahr 2017 als auch diejenige aus dem Jahr 2019, wurden vom Regierungsrat dann mit RRB Nr. 915 vom 29. November 2022 erlassen.

2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Koordiniert mit den Bauprojekten wurden die Umweltverträglichkeitsberichte (UVB) für den Ausbau Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg (Hauptstrasse Nr. 8) während 20 Tagen auf den Kanzleien des Bezirks Einsiedeln sowie den Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt vom 15. Januar 2010. In der Folge gingen mehrere Einsprachen ein, wobei diese gestützt auf die durchgeführten Verhandlungen teilweise wieder zurückgezogen worden sind.

Gestützt auf Art. 13 Abs. 3 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011) beantragte das kantonale Amt für Umweltschutz (AfU) dem Regierungsrat mit Schreiben vom 5. Oktober 2010, das Bauvorhaben unter Auflagen als umweltverträglich zu bewilligen.

Als Folge der verschiedenen, vorne beschriebenen Projektanpassungen musste der UVB im weiteren Verfahrensverlauf angepasst bzw. ergänzt werden. Gestützt darauf hat mit Schreiben vom 12. Mai 2022 schliesslich auch das BAFU das Projekt als bewilligungsfähig beurteilt.

Integriert in die Projektgenehmigungen (vgl. dazu sogleich unten Ziff. 2.4) hat der Regierungsrat das Bauvorhaben unter Abweisung der diesbezüglich verbliebenen Einsprachen schliesslich als umweltverträglich beurteilt.

2.4 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt das Projektgenehmigungsverfahren das Baubewilligungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100). Alle für das Bauvorhaben erforderlichen Bewilligungen sind in diesem Verfahren einzuholen.

Das Gesamtprojekt wurde in insgesamt neun Teilprojekten erarbeitet. Diese Projekte wurden gemäss § 16 StraG während 20 Tagen bei den Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg sowie beim Bezirk Einsiedeln öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt vom 15. Januar 2010. Gegen das Projekt, inklusive den UVB, gingen insgesamt 43 Einsprachen ein. 34 dieser Einsprachen konnten vom Baudepartement in der Folge als gegenstandslos geworden abgeschrieben werden. Die entsprechenden Abschreibungsverfügungen sind unanfechtbar in Rechtskraft erwachsen.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2010 (Rothenthurm), 11. Februar 2010 (Feusisberg) und 27. Juli 2010 (Einsiedeln) stimmten die Gemeinderäte bzw. der Bezirksrat den Bauprojekten zu. Der Gemeinderat Feusisberg empfiehlt, den SOB-Bahnübergang Waldschloss so zu schliessen, dass dieser für Fussgänger weiterhin benutzbar bleibt.

Aus verschiedenen Einspracheverhandlungen ergab sich, dass auf den Ausbau der bestehenden Schwyzerbruggstrasse verzichtet werden soll. Mit den Grundeigentümern konnte die Linienführung der neuen Strasse, welche rund 50 Meter parallel zur Schwyzerbruggstrasse verläuft, festgelegt werden. Daher wurde im Amtsblatt vom 1. September 2017 das Projekt bzw. Projektanpassung «Strassenausbau Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg, Teilprojekt Ratenstrasse bis Unterführung Leimloch», publiziert. Gegen dieses Teilprojekt gingen zwei Einsprachen ein. Beide Einsprachen konnten vom Baudepartement später als gegenstandslos geworden abgeschrieben werden. Die Abschreibungsverfügungen sind unanfechtbar in Rechtskraft erwachsen. Mit Protokollauszug vom 5. Oktober 2017 teilte der Gemeinderat Feusisberg mit, dass er keine Einwände zum Projekt hat. Der Bezirksrat Einsiedeln gab mit Protokollauszug vom 19. Oktober 2017 ebenfalls sein Einverständnis zum Projekt bekannt.

Die letzten beiden Projektanpassungen wurden im Amtsblatt vom 29. November 2019 publiziert und hatten folgenden Inhalt:

- transparente Lärmschutzwand (LSW) auf der Gadenstatt-Brücke, Einsiedeln (Teilprojekt: Ausbau Hauptstrasse Nr. 8, Abschnitt Leimloch – Biberbrugg);
- Unterführung Wettertanne, Einsiedeln (Teilprojekt: Ausbau Hauptstrasse Nr. 8, Abschnitt Tubenmoos - Leimloch).

Die LSW ist eine Projektergänzung auf der Gadenstatt-Brücke. Die Unterführung Wettertanne ersetzt die Unterführung Tubenmoos, welche nicht gebaut wird. Gegen die LSW ging eine Einsprache ein. Die Einsprache konnte vom Baudepartement später als gegenstandslos geworden abgeschrieben werden. Die Abschreibungsverfügung erwuchs unangefochten in Rechtskraft. Mit Schreiben vom 10. Februar 2020 teilte der Bezirksrat Einsiedeln mit, dass er die Projekte der LSW und der neuen Unterführung begrüsst und deswegen den beiden Projekten zustimmt.

Für das Bauprojekt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg sind temporäre Rodungen von 1100 m² sowie definitive Rodungen von 510 m² erforderlich. Das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) beurteilte das Vorhaben aus forstlicher Sicht ebenfalls als bewilligungsfähig. Der Rodungersatz für die temporäre Rodung wird an Ort und Stelle geleistet. Für die definitiven Rodungsflächen erfolgt die Kompensation durch Aufforstung auf KTN 1136 Einsiedeln.

Schliesslich hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 915/2022 die noch hängigen Einsprachen durch Abweisung beurteilt, die Teilrevisionen des Nutzungsplans Moorlandschaft Rothenthurm erlassen, das Vorhaben als umweltverträglich beurteilt und das Projekt genehmigt. Gegen diesen Beschluss wurde beim kantonalen Verwaltungsgericht eine Beschwerde erhoben. Gestützt auf weitere Verhandlungen zwischen dem Baudepartement und dem betreffenden Beschwerdeführer zog dieser seine Beschwerde am 6. April 2023 vollumfänglich zurück, worauf das Verwaltungsgericht das Verfahren mit Verfügung vom 11. April 2023 abschrieb. Damit sind die Nutzungsplanteilrevisionen sowie die Projektgenehmigung des Regierungsrates in Rechtskraft erwachsen.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die schweizerische Hauptstrasse Nr. 8 (H8) ist die einzige leistungsfähige Strassenverkehrsverbindung zwischen Ausser- und Innerschwyz und überdies auch eine wichtige Verbindung zwischen der Zentral- und der Ostschweiz. Für einen grossen Teil der Ostschweiz stellt sie die kürzeste Verbindung zum Gotthard oder Richtung Luzern dar. Die H8 stellt die Verbindung zwischen den beiden Nationalstrassen A3 und A4 sicher.

Das vorliegende Projekt für den Ausbau der H8 zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg ist eine stufengerechte Weiterentwicklung des 1968 vom Regierungsrat genehmigten Generellen Projektes. Der Kantonsrat hat dieser Vorlage des Regierungsrates am 25. März 1969 zugestimmt. Damit wurde entschieden, dass beim Abschnitt Höli – Biberbrugg eine neue Linienführung, vollständig östlich der SOB-Linie, realisiert werden soll. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hatte der Vorlage ebenfalls im Gundsatz zugestimmt und festgehalten, dass die Ausführungsprojekte für die verschiedenen Teilstrecken auf dieser Grundlage ausgearbeitet werden sollen.

3.2 Verkehrliche Belastung

Unabhängig vom Ausbau des vorliegenden H8-Teilstückes und trotz gut ausgebauter, leistungsfähiger A4 als schnellste Verbindung zwischen der Südschweiz und dem Ballungsraum Zürich und teilweise auch der Ostschweiz wird die H8 an Bedeutung für den Strassenverkehr, vorab infolge des Bevölkerungswachstums, in Zukunft wohl noch weiter zulegen. Der relativ schmale, ca. 6.2 bis 6.5 Meter breite Strassenabschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg mit stark wechselnden Gefällsverhältnissen und dem letzten bewachten SOB-Niveauübergang (Bahnübergang Höli 1, SOB km 20.854) ist der verkehrlichen Belastung und den Anforderungen der Sicherheit sowie des Umweltschutzes aber schon heute nicht mehr gewachsen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2020) auf der Hauptstrasse Nr. 8, Ortschaft Dritte Altmatt, beträgt rund 10 400 Fahrzeuge. Mit einer mittleren jährlichen Zunahme von 1.0 % wird das tägliche Verkehrsaufkommen im Jahr 2035 etwa 12 100 betragen. Dies entspricht bspw. dem heutigen Verkehr zwischen Brunnen und Ibach/Schwyz.

3.3 Situation Langsamverkehr

Sowohl südlich wie auch nördlich der Ausbaulücke zwischen der Dritten Altmatt und Biberbrugg sind entlang der H8 ausserorts beidseitig Radstreifen vorhanden. Dagegen finden sich im vorliegenden Projektabschnitt aktuell keine separaten Verkehrsflächen für die Velofahrer. Das Fehlen der Radstreifen auf dem Abschnitt Dritte Altmatt Nord bis Biberbrugg stellt ein Sicherheitsrisiko dar und erweist sich auch sonst nicht mehr als zeitgemäss.

Gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept (RRB Nr. 945/2015) wird für den H8-Abschnitt Dritte Altmatt – Höli und Höli – Biberbrugg ein hoher Handlungsbedarf ausgewiesen. Dass im Bereich der H8-Ausbaulücke Massnahmen zu Gunsten des Velofahrers erforderlich sind, ergibt sich im Weiteren auch aus der regierungsrätlichen, vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommenen Gesamtverkehrsstrategie 2040.

3.4 Verkehrssicherheit

Der Strassenabschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg ist das letzte nicht ausgebaute bzw. sanierte Teilstück der H8 zwischen Schwyz und Pfäffikon. Es genügt insbesondere unter den Aspekten der baulichen Ausführung und der Sicherheit den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Auf dem geplanten Ausbauabschnitt der H8 verkehren zwei Buslinien:

- Buslinie 507: Schwyz – Sattel-Aegeri – Rothenthurm – Biberbrugg (– Chaltenboden)
- Buslinie 551: Einsiedeln – Bennau – Biberbrugg

Die Buslinie 507 wird durch die Auto AG Schwyz betrieben. Sie verbindet den Kantonshauptort Schwyz und den Schwyzer Talkessel mit Ausserschwyz und der Region Einsiedeln. Die Buslinie 551 wird durch die Postauto AG betrieben. Sie erschliesst die Ortschaft Bennau und die Siedlungen entlang der Schnabelsbergstrasse mit dem öffentlichen Verkehr.

Beide Buslinien sind in der Verkehrsdrehscheibe Biberbrugg an das Bahnangebot der SOB angeschlossen. Es bestehen Zuganschlüsse in Richtung Pfäffikon-Rapperswil, Wädenswil-Zürich, Einsiedeln sowie Arth-Goldau.

Die Buslinien 507 und 551 bedienen den Weiler Schwyzerbrugg mit seinen rund 500 Bewohnern und Arbeitsplätzen (Quelle: Geoportal Schwyz, 347 Einwohner und 153 Angestellte im Umkreis 300 m um die Haltestelle Bennau, Schwyzerbrugg). Die Haltestelle Bennau, Schwyzerbrugg, verzeichnet im Durchschnitt täglich rund 74 Ein- und Aussteiger.

3.6 Lärmschutz

Die bestehenden, jedoch zu sanierenden Strecken zwischen dem Projektbeginn (Dritte Altmatt Nord) und Höli wie auch zwischen dem Anschluss Ratenstrasse und dem Projektende (Biberbrugg) werden gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) als geänderte Anlagen eingestuft. Diese Änderungen haben für sechs Gebäude wesentliche lärmässige Auswirkungen. Bei drei Gebäuden wird der massgebende Immissionsgrenzwert (IGW) überschritten.

Der H8-Abschnitt Höli bis Biberbrugg mit dem neuen Anschluss Bennau ist gemäss LSV als Neuanlage zu beurteilen. Dafür ist der Planungswert (PW) massgebend. Dieser wird bei 22 Gebäuden oder erschlossenen, aber noch nicht überbauten Parzellen überschritten.

3.7 Strassenentwässerung

Das Strassenwasser entlang der H8 im ganzen Projektperimeter wird aktuell nicht gefasst. Das anfallende Wasser (u. a. mit Pneubetrieb, Autofetten und Salzurückständen aus Winterdienst) wird über die Schulter ins angrenzende Wiesland und in die Moorflächen entwässert. Ausgenommen davon sind der Ortsteil Schwyzerbrugg sowie der Abschnitt Einmündung Ratenstrasse bis zum Anschluss der neuen H8 an die bestehende Strasse in Biberbrugg. Das Strassenwasser im Ortsteil Schwyzerbrugg und von der Einmündung der Ratenstrasse bis zur SOB-Brücke in Biberbrugg wird gesammelt und in den Vorfluter (Biber) eingeleitet.

4. Projektbescrieb

4.1 Konzept des Projekts

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Sanierungs- und Ausbaulücke von 3920 m zwischen der Dritten Altmatt Nord bis Biberbrugg geschlossen. Das Strassenbauvorhaben liegt zu grossen Teilen innerhalb des kantonalen Naturschutzgebiets Moorlandschaft Rothenthurm, der Moorlandschaft Nr. 1 Rothenthurm von nationaler Bedeutung sowie im BLN-Gebiet Nr. 1308 Moorlandschaft Rothenthurm – Altmatt – Biberbrugg. Zwischen Dritter Altmatt Nord und Höli verläuft die Strasse auf längerer Strecke durch beidseits unmittelbar angrenzende Hoch- und Flachmoorflächen von nationaler Bedeutung (Hochmoorobjekt Nr. 303 Altmatt-Biberbrugg, Flachmoorobjekt Nr. 2896 Schlänggli-Biberbrugg).

Ab der Dritten Altmatt bis zur Höli verläuft das Trassee in der Horizontalen im Bereich der heutigen Strasse. Die Linienführung in diesem Abschnitt wurde nach der öffentlichen Auflage 2010 optimiert, damit keine Tangierung des nationalen Flachmoorperimeters erfolgt. Rund 300 m vor dem Bahnübergang Höli 1 verlässt die projektierte Strasse das bestehende H8-Trassee und verläuft neu parallel zum SOB-Geleise. Etwa 250 m vor dem Anschluss an das bestehende Trassee in Biberbrugg überquert die neue H8 auf der Gadenstatt-Brücke die Biber und das SOB-Geleise. Ab der Gadenstatt-Brücke wird ein neuer Direktanschluss für Bennau erstellt.

Die kantonseigene Ratenstrasse mündet künftig rund 370 m weiter nördlich, unmittelbar vor der Tankstelle, in die (neue) H8. Die Verlängerung erfolgt auf der bestehenden Schwyzerstrasse (heutige H8). Gleichzeitig wird die bestehende Einmündung der Ratenstrasse so umgestaltet, dass diese vortrittsberechtigt ist.

Der bestehende Strassendamm südwestlich der Höli-Brücke wird abgetragen, da der Bahnübergang Höli 1 nur noch der Erschliessung landwirtschaftlicher Grundstücke dient. Der Bewirtschaftungsweg wird deshalb künftig dem natürlichen Terrain folgen und sich entsprechend besser in die Landschaft einfügen.

Die bestehende H8 ab dem Bahnübergang Höli 1 bis vor der Einmündung der Moosstrasse wird vollständig, inklusive dem künstlichen Damm, zurückgebaut. In den Flach- bzw. Hochmoorbereichen wird auf dem Planum der heutigen Strasse Moor regeneriert. Ausserhalb der Moorflächen wird Wiesland rekultiviert. Nordwestlich des SOB-Trassees wird ein neuer Bewirtschaftungsweg erstellt. Dieser Weg wird in einem Abstand von 4.00 m (Schienenachse bis Wegrand) entlang des Bahntrassees geführt. Er weist eine Breite von 3.00 m auf. Das Längenprofil wird dem bestehenden Terrainverlauf angepasst. Die Fahrbahn des Weges besteht aus Kiessand.

Insgesamt können mit dem H8-Ausbau sechs SOB-Bahnübergänge aufgehoben werden. Zudem wird der Bahnübergang Vor Altmatt 2 durch die SOB aufgehoben. Für die dadurch betroffenen Grundeigentümer und Pächter sucht die SOB eine alternative Erschliessung. Die SOB AG hat dem Bundesamt für Verkehr dafür am 25. November 2014 (letztmals ergänzt am 13. Juni 2019) ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht. Im Weiteren werden die Funktionen der Übergänge Höli 1 (nur noch Landwirtschaft) und Waldschloss (nur noch Langsamverkehr) den künftigen Nutzungen angepasst.

Als Ersatz für die Aufhebung des Bahnüberganges Wettertanne ist in der gleichen Lage die Unterführung Wettertanne geplant. Diese dient der landwirtschaftlichen Nutzung und auch als Wanderwegverbindung.

Durch die Aufhebung des SOB-Überganges Schwyzerbrüggli wird die Verbindung zwischen Schwyzerbrugg und Moosstrasse unterbrochen. Als Ersatz dafür ist ab dem Knoten Schwyzer-/Ratenstrasse eine neue Verbindungsstrasse zur bezirkseigenen Moosstrasse geplant. Die Untere Moosstrasse kann in diesem Zusammenhang zurückgebaut bzw. den neuen Verhältnissen angepasst werden.

4.2 Wesentlicher baulicher Beschrieb

4.2.1 Ausbau

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Ausbaulücke zwischen der Dritten Altmatt Nord bis Biberbrugg mit einer insgesamt (mindestens) 9.00 m breiten Fahrbahn geschlossen. Damit können die Begegnungsfälle Lastwagen/Lastwagen bzw. Bus und Reiseкар gesichert stattfinden. Innerhalb der Fahrbahn werden in beiden Richtungen Radstreifen von mindestens 1.25 m Breite markiert. Beträgt die Steigung mehr als vier Prozent, werden die Radstreifen normengerecht verbreitert. Die beiden Spuren für den motorisierten Individualverkehr weisen eine konstante Breite von 3.25 m auf.

Die H8 ist eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Die Ausbaugeschwindigkeit beträgt 80 km/h. Die Projektierungsgeschwindigkeit auf der freien Strecke beträgt ebenfalls 80 km/h. In den Knotenbereichen und den Siedlungsgebieten wird sie auf 60 km/h herabgesetzt.

Zwischen der Höli-Brücke und der Gadenstatt-Brücke sind in beiden Fahrrichtungen drei Ausstellplätze (Länge 26 Meter/Breite 3 Meter) geplant. Diese dienen primär dem Betrieb des Tiefbauamtes zur Verrichtung des betrieblichen Unterhaltes. Darüber hinaus wird auch das kurzzeitige Anhalten der Verkehrsteilnehmer möglich sein. Hingegen wird das Parkieren mit einer entsprechenden Verkehrsanordnung untersagt.

4.2.1.1 Horizontale Linienführung

Ab der Dritten Altmatt verläuft die Strasse in einer rund 350 m langen Geraden parallel zum SOB-Trasse. Danach folgt eine langgezogene, s-förmige Linienführung zur Höli-Brücke. Die Brücke überquert den Schwarzenbach mit einem Radius von 405 m und verläuft danach entlang der SOB. Der Abstand von der Gleisachse zum Strassenrand beträgt zwischen 8.6 und 14.6 m. Bis zum Leimloch verläuft die neue Strasse in einer Geraden und umfährt den Ortsteil Schwyzerbrugg mit einem Radius von 300 m südöstlich des SOB-Trassees. Ab der künftigen Unterführung Leimloch bis kurz vor dem Abzweiger nach Bennau auf der Gadenstatt-Brücke verläuft die neue Strasse in einer 180 m langen Geraden. Danach folgt auf einer Länge von rund 390 m die s-förmige Anpassung mit zwei Radien (von je 435 m) der Brücke an die bestehende Hauptstrasse Nr. 8 in Biberbrugg.

4.2.1.2 Vertikale Linienführung

Auf dem Abschnitt Dritte Altmatt bis Höli-Brücke wird die bestehende Abfolge von Kuppen und Wannen aufgehoben. Damit können die Vorgaben der einschlägigen Normen zu den vertikalen Sichtweiten eingehalten werden. Anfänglich beträgt das Längsgefälle 0.5 % (Länge 530 m) und steigt danach bis zum Hochpunkt (Länge 260 m) auf 3.0 %. Danach fällt die neue Strasse mit dem Gefälle von 3.9 % zur Höli-Brücke und überquert sie mit diesem konstanten Gefälle. Etwa 600 m nach der Höli-Brücke wird das Längsgefälle auf 2.3 % reduziert. Dieses Gefälle endet nach 540 m bei der Querung der Moosstrasse. Anschliessend fällt die neue Strasse auf einer Länge von 600 m mit 5.3 % Richtung Gadenstatt-Brücke ab. Rund 70 m vor dem südlichen Widerlager der Brücke wird das Längsgefälle auf 1.3 % reduziert. Dieses Gefälle wird konstant über die ganze Länge der Gadenstatt-Brücke von 510 m bis zur Anpassung an die bestehende Strasse in Biberbrugg beibehalten.

4.2.1.3 Baugrund/Strassenoberbau

Das Trasse im Projektperimeter liegt im Bereich von Deckschichten, Moränen und künstlichen Auffüllungen. Die Deckschichten sind generell schlecht tragfähig und setzungsempfindlich. Sie sind teilweise oder ganz durch tragfähiges Material zu ersetzen oder mit einem Gründungssystem zu überbrücken. Unter den Deckschichten liegt die Moräne, welche teilweise aufgelockert ist. Die Moräne stellt einen tragfähigen und setzungsunempfindlichen Untergrund dar.

Generell erfolgt auf der gesamten Strecke ein Materialersatz von mindestens 30 cm zur Gewährleistung der Bau- und Transportpisten. Im gesamten Abschnitt wird auf dem Planum ein Geogitter als Fundationsbewehrung bzw. Fundationsverstärkung eingelegt.

Bei den Seeablagerungen sowie aufgrund des Moorschutzes ist der Ersatz der wenig tragfähigen Deckschicht nicht möglich, da diese Schichten zur Gewährleistung des Wasserhaushaltes des Moors erhalten bleiben müssen. Entsprechend wird die neue Strasse mit einem erdbewehrten Damm auf die tragfähige Moräne aufgeständert bzw. die Deckschichten werden überbrückt. Zur Überbrückung der Deckschichten wird in diesen Bereichen eine Bodenverbesserung mittels eines Pfahlgründungssystems und eines bewehrten Erdkörpers ausgeführt. Mit dem bewehrten Erdkörper werden die Einleitung der Lasten durch Lastumverteilung innerhalb des bewehrten Erdkörpers in die Pfähle sichergestellt sowie Durchstanzeffekte vermieden. Die Bewehrung überbrückt durch die Membranwirkung den wenig tragfähigen Boden zwischen den Traggliedern, der je nach den Steifigkeitsverhältnissen zwischen ihm, dem bewehrten Erdkörper und den Traggliedern teilweise oder nahezu vollständig entlastet wird.

Die Überbrückung der Deckschichten ist mittels Betonrammpfählen vorgesehen. Dabei werden vorgefertigte Betonpfähle mit einem Durchmesser von ca. 25 cm in einem Raster mit Abständen von je etwa 1.3 m bis in die Moräne gerammt. Nach dem Abkappen der Pfähle auf Planiehöhe werden die vorgefertigten oder örtlich erstellten Kopfplatten versetzt. Im Anschluss erfolgt der erdbewehrte Dammaufbau.

Ab der Projektgrenze bei der Dritten Altmatt Nord werden die Deckschichten auf einer Länge von 270 m komplett ersetzt. Abgesehen von einer rund 135 m langen Strecke im Böschungseinschnitt wird die Strasse in der Fortsetzung bis zum südlichen Widerlager der Höli-Brücke aufgeständert. Ab dem nordöstlichen Widerlager der Höli-Brücke bis zur heutigen Moosstrasse ist ein Materialersatz von mindestens 30 cm geplant. Im Bereich des Tubenmoos wird auf einer Länge von 400 m die Deckschicht (Mächtigkeit 1.5 bis 2.0 m) bis auf die Oberkante der Moräne vollständig ersetzt. Ab der Moosstrasse sind für den Strassenbau auf einer Länge von 170 m in Geländemulden Schüttungen bis zu 3 m erforderlich. Da der Untergrund aus Deckschichten und Seeablagerung besteht, resultieren Setzungen bzw. Langzeitsetzungen bis zu 13 cm. Die Strasse wird in diesem Bereich ebenfalls aufgeständert. Im Bereich Schwyzerbrugg verläuft die neue Strasse in einem Einschnitt. Deshalb genügen dort ein minimaler Materialersatz von 30 cm und

die Einlage von Geogitter. Bei der Unterführung Leimloch wäre ein Materialersatz bis zu 4 m erforderlich. Da dies nicht wirtschaftlich und umwelttechnisch nicht sinnvoll ist, wird die neue Strasse in diesem Bereich auf einer Länge von 150 m mittels Betonrammpfählen auf die Moräne fundiert.

Die H8 erfüllt die Funktion als schweizerische Hauptverkehrsstrasse. Deshalb sowie unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens ist die Strasse der Verkehrslastklasse T5 zugeordnet. Die Stärke der Fundationsschicht beträgt 70 cm und erfüllt die Anforderungen an die Frostsicherheit. Der dreischichtige Belag weist eine Gesamtstärke von 22 cm auf.

4.2.2 Bushaltestellen für den öffentlichen Verkehr

Mit der Inbetriebnahme der neuen H8 wird die Buslinie 507 Schwyz – Biberbrugg ab der Dritten Altmatt ohne Zwischenhalte direkt bis nach Biberbrugg geführt. Die Buslinie 551 Einsiedeln – Biberbrugg wird den Weiler Schwyzerbrugg weiterhin bedienen. Sie führt zukünftig ab Bennau über die Moosstrasse zur neuen Verbindungsstrasse (ca. 50 m nördlich der Schwyzerbruggstrasse) zum Weiler Schwyzerbrugg. An der neuen Verbindungsstrasse werden in beiden Fahrtrichtungen je eine Bushaltestelle errichtet, welche die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Es ist vorgesehen, das Angebot der Buslinie 551 in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Einsiedeln auszubauen. Damit kann für den Weiler Schwyzerbrugg die öV-Erschliessungsqualität gesichert werden und gleichzeitig das Angebot in Bennau, entlang der Schnabelsbergstrasse, sowie in Einsiedeln verbessert werden.

4.3 Kunstbauten

Die 114 m lange Höli-Brücke überquert die Geländevertiefung mit dem Schwarzenbach. Diese Brücke ist als 6-feldriger Durchlaufträger aus Stahlbeton geplant. Die Widerlager und Pfeiler werden auf kleinkalibrigen Bohrpfählen fundiert. Zwischen den Pfeilern 2 und 3 beträgt die lichte Höhe bis zu 13.5 m. Diese grosse Höhe und der mäandrierende Schwarzenbach bilden eine ideale Voraussetzung für den Wildwechsel.

An der Stelle des heutigen SOB-Bahnüberganges ist die Unterführung Wettertanne geplant. Das Lichtraumprofil weist eine Breite von 4.00 m und eine Höhe von 3.50 m auf. Die Unterführung hat eine Länge von 24.3 m. Am Anfang und am Ende werden parallel zum H8- bzw. dem SOB-Trasse Portalmauern erstellt, um die Höhendifferenzen vom gewachsenen Terrain bis zum Geleise bzw. der Fahrbahn abzufangen. Die Unterführung wird als flach fundierter, geschlossener Rahmenquerschnitt in monolithischer Stahlbetonbauweise erstellt. Die Zufahrten zur Unterführung werden mit einem befestigten Belag ausgeführt und weisen eine Breite von 3.00 m auf. Die Zufahrt ab der Moosstrasse hat eine Länge von 138 m und eine maximale Längsneigung von 8.0 %. Von der Schwyzerstrasse bis zur Unterführung beträgt die Länge 147 m und das maximale Gefälle 9.0 %.

Die neue Verbindungsstrasse vom Knoten Schwyzer-/Ratenstrasse bis zur bezirkseigenen Moosstrasse unterquert im Leimloch, nordöstlich des Weilers Schwyzerbrugg, das SOB-Geleise und die künftige H8. Die dafür erforderliche Unterführung hat eine Länge von 32.5 m und eine nutzbare Breite von 8.5 m. Die Durchfahrtshöhe, inklusive Bauleranz, beträgt 4.6 m. Die Unterführung wird als flach fundierter, geschlossener Rahmenquerschnitt in monolithischer Stahlbetonbauweise erstellt. Die Einschnittbereiche der Zufahrten werden beidseitig als Wanne ausgebildet. An diese schliessen Winkelstützmauern an. Die Wannens werden monolithisch an die Unterführung angeschlossen und wie die Stützmauern flach fundiert. Die Unterführung wie auch die Wannens werden wasserdicht ausgebildet und gegen Auftrieb bemessen.

Im Gebiet Leimloch bis Biberbrugg verläuft die geplante H8 auf der 325 m langen Gadenstatt-Brücke. Es handelt sich dabei um eine 15-feldrige Stahlbeton-Brücke. Etwa in der Mitte der Brücke ist der neue Anschluss für Bennau, ebenfalls mit einer 5-feldrigen Brücke, geplant. Das Widerlager Bennau und die Stützen der Brücke werden mittels Bohrpfählen auf der Moräne fundiert. Die Fundation des südlichen und nördlichen Widerlagers erfolgt mit Reibungspfählen.

4.4 Naturgefahren

Lokal, im Bereich Dritte Altmatt Nord, ist für den Chlausenbach eine distanzabhängige Gefährdung von Restgefährdung bis erheblich bestimmt. Ein Gefahrenhinweis besteht für den Seitenbach des Chlausenbaches nördlich der Dritten Altmatt.

Ein Screening der Gefahrengutrisiken auf der H8 von 2019 zeigte, dass für den vorliegenden Projektabschnitt keine nicht akzeptablen Risiken bestehen.

4.5 Lärmschutzmassnahmen

Im UVB 2010 wurde die Beurteilung der Emissionen und Immissionen von Lärm für den Betriebszustand 2015 auf der Grundlage eines DTV von 11 336 Fahrzeugen je 24 Std. durchgeführt. Die effektiven Daten für das Jahr 2015 für die Verkehrszählstelle in der Dritten Altmatt, Rothenthurm, zeigten einen DTV von 9898 Fahrzeugen je 24 Std. Im Rahmen des UVB 2010 wurde der DTV in der Betriebsphase 2015 somit überschätzt (ca. +15 %). Dies bedeutet, dass das Verkehrsaufkommen im Betriebszustand 2030 in etwa dem DTV, der im UVB 2010 für die Berechnung der Emissionen und Immissionen (Betriebszustand 2015) verwendet wurde, entspricht. Es resultieren keine wahrnehmbaren Differenzen, da die Verkehrszunahme lediglich 6.7 % beträgt.

Die Beurteilung der Ausgangs- und Betriebszustände 2015 ergab, dass bei sechs Gebäuden Schallschutzmassnahmen erforderlich sind, da die Planungs- bzw. Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Bei diesen Gebäuden werden an den Fassaden mit Grenzwertüberschreitungen Schallschutzfenster eingebaut.

50 m vor der Querung der Moosstrasse Richtung Biberbrugg ist südseitig der H8 eine 240 m lange und 3.0 m hohe Lärmschutzwand geplant. Im Weiteren wird rund 40 m nach der Moosstrasse bis zum Widerlager der Gadenstatt-Brücke auf der Nordseite der H8 eine 590 m lange Lärmschutzwand gebaut. Diese hat anfänglich die Höhe von 3.0 m. Nach 390 m wird die Wand auf 4.0 m erhöht. Beim Projektende, Anschluss an die bestehende H8 in Biberbrugg, ist südöstlich der Strasse eine Schutzwand von 110 m Länge und 1.0 m Höhe geplant. Die vorgenannten Wände werden mit anthrazitfarbigen Lärmschutzelementen aus vorgefertigtem Beton, beidseitig absorbierend, ausgeführt.

Auf der Gadenstatt-Brücke ist vom südlichen Widerlager bis zur Abzweigung des Zubringers Bennau auf der Ostseite eine 148 m lange und 2.0 m hohe Lärmschutzwand geplant. Zum Vogelschutz wird diese transparente Wand mit bedruckter und einlaminiertes Folie erstellt.

4.6 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Die minimalen Abstände der Fahrbahnrande zur Achse der SOB-Gleise betragen 6.8 m (Abschnitt Dritte Altmatt – Höli) und 8.6 m (Abschnitt Tubenmoos – Leimloch). Der gemäss Norm erforderliche Minimalabstand von 6.0 m für eine Hauptverkehrsstrasse wird eingehalten. Es sind somit grundsätzlich keine passiven Schutzeinrichtungen/Leiteinrichtungen infolge Gleisnähe erforderlich. Trotzdem ist es unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit notwendig, vor der Inbetrieb-

nahme der neuen Strassenanlage zusammen mit der SOB anhand der dannzumal gültigen Normen die Notwendigkeit des Einsatzes von Fahrzeurückhaltesystemen an den exponierten Stellen zu beurteilen.

In den Bereichen mit einer Dammhöhe grösser als 2.0 m werden entlang der Strassenränder Leitschranken montiert. Aufgrund der Tatsache, dass die Strassenanlage in der Moorlandschaft liegt und deshalb dem Landschaftsschutz grosse Bedeutung zukommt, werden die Fahrzeurückhaltesysteme und Leitelemente mit grosser Zurückhaltung eingesetzt.

Auf der Höli- und der Gadenstatt-Brücke sowie im Bereich der Unterführungen Wettertanne und Leimloch werden beidseitig der Fahrbahn Leitschranken montiert. Ebenso sind im Bereich von Fliessgewässern, welche die H8 queren, Leitschranken vorgesehen. Zudem werden auch in den Bereichen mit Lärmschutzwänden entlang des Fahrbahnrandes Leitschranken angebracht.

4.7 Entwässerungskonzept

Ab dem Projektbeginn bis zur Höli-Brücke und ab der Unterführung Leimloch bis zur Gadenstatt-Brücke wird das Fahrbahnwasser beidseits der Strasse via begrünte Sickermulden (anstelle Beton-Strassenschale) und Schlammsammler den Sammelleitungen zugeführt. Der Abstand der Schlammsammler beträgt in der Regel 25 bis 45 m. Das Wasser der Sammelleitungen wird am Perimeteranfang oder -ende der SABA in der Dritten Altmatt oder in Biberbrugg zugeleitet. Das Fahrbahnwasser der beiden Brücken wird mit Einlaufschächten gesammelt und über die Sammelleitung der SABA Biberbrugg zugeleitet.

Ab dem nördlichen Widerlager der Höli-Brücke bis zur Unterführung Leimloch fliesst das Fahrbahnwasser beidseits in die Bankette, welche als Versickerungsgräben ausgebildet werden. Der Versickerungskörper ist so aufgebaut, dass das Fahrbahnwasser gereinigt der Sickerleitung zufliesst und dieses Wasser ohne weitere Behandlung der Biber zugeführt werden kann. Bei starken Regenereignissen ist davon auszugehen, dass nicht alles Wasser versickern kann und oberflächlich auf den Versickerungsgräben abfliesst. Dieses Überschusswasser wird via Sammelleitung der SABA in Biberbrugg zugeführt. Zur Aufnahme dieses Wassers werden in einem Abstand von rund 90 m Schächte im Bereich der Versickerungsgräben angeordnet.

Die SABA in der Dritten Altmatt wurde mit dem Strassenausbau Zweite Altmatt – Dritte Altmatt Süd, Rothenthurm, im Jahr 2007 gebaut und im Herbst 2007 in den Betrieb genommen. Die Leistungsfähigkeit dieser Anlage wurde darauf ausgelegt, dass das Fahrbahnwasser von der Dritten Altmatt Nord bis zur Wasserscheide (345 m) vor der Höli-Brücke zugeleitet und gereinigt werden kann.

Die SABA Biberbrugg ist so konzipiert, dass das Fahrbahnwasser ab dem Hochpunkt südlich der Höli-Brücke – welches nicht über die Versickerung abgeleitet wird – gereinigt und danach der Alp zugeleitet werden kann.

4.8 Werkleitungen

Das Elektrizitätswerk Schwyz AG (EWS) beabsichtigt, die Versorgungssicherheit der Gemeinde Rothenthurm zu verbessern. Dafür sind im Strassentrassee voraussichtlich zwei Kabelschutzrohre (Durchmesser 120 mm) zwischen der Dritten Altmatt und dem Löchli in der Schwyzerbrugg erforderlich. Die Projektierungsarbeiten dafür starten in der nächsten Projektphase. Gleichzeitig wird auch Kontakt mit dem Bezirk Einsiedeln, den Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg sowie weiteren Werkeigentümern aufgenommen, um deren Bedürfnisse zur Anpassung der Infrastruktur abzuklären. Die Koordination obliegt dem Tiefbauamt. Für die erforderlichen Bewilligungen der Leitungen sowie deren Finanzierung sind die Werke selber zuständig.

Von der Dritten Altmatt bis Biberbrugg wird im neuen H8-Trasse ein Leerrohr (Durchmesser 120 mm) für künftige Bedürfnisse des Strasseneigentümers verlegt.

4.9 Flora und Fauna

Die Sanierung, der Ausbau und die Verlegung der Hauptstrasse sind mit der Inanspruchnahme von Moorflächen, somit auch von Lebensräumen von Flora und Fauna, in den Gebieten Höli und Tubenmoos verbunden. Der grosszügige Moorersatz, die Arrondierung von Moorflächen infolge der Verlegung der Hauptstrasse und von Bewirtschaftungswegen sowie die ökologischen Aufwertungsmassnahmen im Hochmoor, im Wald und entlang von Fliessgewässern haben insgesamt aber Erweiterungen und die bessere Vernetzung der Lebensräume von Flora und Fauna zur Folge.

4.10 Ökologische Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen

Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen. Diese Pflicht als Verursacher trifft bei kantonalen Strassenbauten den Kanton als Träger der Hauptstrasse. Nach Art. 18b Abs. 1 NHG haben die Kantone für Schutz und Unterhalt der Biotope von regionaler und lokaler Bedeutung zu sorgen.

In intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen sorgen die Kantone für ökologischen Ausgleich mit Feldgehölzen, Hecken, Uferbestockungen oder mit anderer naturnaher und standortgemässer Vegetation. Dabei sind die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung zu berücksichtigen (Art. 18b Abs. 2 NHG).

Im Rahmen des vorliegenden Projekts wurden im gesamten Projektperimeter diverse ökologische und landschaftliche Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen geprüft. Folgende Massnahmen können umgesetzt werden:

Ökologische Aufwertungsmassnahmen:

- Aufwertung durch Arrondierung und Ersatz von Moorvegetation im Verhältnis 1:2.9 in den Gebieten Bannwald/Schlüssel, Höli und Tubenmoos;
- Hochmoorregeneration und Aufwertung von Hochmoorflächen mittels Bewirtschaftungsaufgabe und Durchforstung im Gebiet Fülenmösli/Bannwald;
- Revitalisierung von Bachgerinnen und Neuanlage von Torfstichtümpeln am Distelbach;
- Aufwertungen am Chlausenbach zur Wiederherstellung der Fischgängigkeit und Durchlässigkeit für Kleinsäuger in der Dritten Altmatt;
- Aufwertungsmassnahmen durch Gebüschpflanzungen und Bewirtschaftungsexensivierung am Schwarzenbach im Gebiet Höli;
- Waldrandaufwertung im Inneren Bann;
- Wald- und Waldrandaufwertung im Unteren Bann.

Landschaftliche Aufwertungsmassnahmen:

- Pflanzung von Einzelbäumen und Baumhecken mit extensiv bewirtschafteten Krautsäumen zwischen Zweiter und Dritter Altmatt.

4.11 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Gemäss aktuellem Planungsstand wird ca. ab Frühling 2025 die neue Verbindungsstrasse ab der Schwyzerstrasse (heutige H8) zur Moosstrasse mit der Unterführung Leimloch gebaut. Danach

kann auch mit dem Bau der Gadenstatt-Brücke begonnen werden, und es werden in diesem zeitlichen Umfeld oder allenfalls schon vorgezogen auch noch die notwendigen Installationsplätze erstellt. Etwa ab anfangs 2026 kann sodann auch mit dem Trasseebau zwischen der Höli- und der Gadenstatt-Brücke begonnen werden. Gleichzeitig werden die Unterführung Wettertanne sowie der neue Bewirtschaftungsweg parallel zum SOB-Trasseee gebaut. Auch wird mit dem Bau der Höli-Brücke gestartet. Diese Arbeiten dauern insgesamt rund vier Jahre und können abseits des H8-Verkehrs ausgeführt werden. Nach der Inbetriebnahme des Abschnittes Höli bis Biberbrugg kann die heutige H8 zwischen der Höli und der Einmündung der Moosstrasse zurückgebaut und im Bereich des Flachmoors (FM) regeneriert bzw. rekultiviert (ausserhalb FM) werden.

Nach der Inbetriebnahme des Abschnittes Höli bis Biberbrugg wird die Strecke Dritte Altmatt Nord bis Höli in drei Jahresetappen ausgeführt. Die Etappierung ist unumgänglich, da der Ausbau unter Verkehr erfolgen muss. Es ist geplant, den Verkehr auch während den Bauarbeiten zweispurig zu führen. Dafür werden provisorische Fahrbahnen neben der H8 erstellt. Da die Provisorien in der Moorlandschaft Rothenthurm und teilweise auch im Flachmoor liegen, müssen diese jeweils in der vegetationsarmen Zeit (November bis März) erstellt bzw. zurückgebaut werden. Die eigentlichen Strassenbauarbeiten an der H8 erfolgen dann jeweils vom Frühjahr bis in den Herbst.

Insgesamt wird für den Strassenausbau Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg mit einer Bauzeit von sieben Jahren gerechnet (inklusive den Fertigstellungs- und Abschlussarbeiten). Vorbehaltlich von Änderungen beim Bauablauf ist dabei aber bereits nach einer Bauzeit von etwa vier Jahren die Inbetriebnahme der Teilstrecke Höli – Biberbrugg vorgesehen, womit ab diesem Zeitpunkt der Weiler Schwyzerbrugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden könnte.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis April 2022 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	90 200 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	3 580 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	17 170 000.--
Total Baukosten	Fr.	110 950 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	1 420 000.--
+ Offene Reserve (ca. 9.6 %)	Fr.	10 630 000.--
Total Kosten, inklusive 7.7 % MWST, brutto	Fr.	<u>123 000 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neue, zugunsten des Veloverkehrs um rund 50 % verbreiterte Strassenanlage mit den zufolge des Moorschutzes und der ungenügenden Tragfähigkeit des Moorbodens erforderlichen umfassenden und aufwendigen Fundationsarbeiten sowie die neuen Brücken und Unterführungen die massgebenden Kostengrössen.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von $\pm 10\%$ auszuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von 10 % der Baukosten ausgewiesen.

5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund 60 000 m² Land beansprucht. Davon können etwa 1600 m² mit Dienstbarkeitsverträgen geregelt werden. Die übrige Fläche wird erworben. Die entsprechenden Landerwerbsverhandlungen wurden bereits durchgeführt, wobei mit einzelnen Grundeigentümern schon unterzeichnete Landerwerbsverträge vorliegen.

Für die insgesamt elf Aufwertungs- und Ersatzmassnahmen konnten mit den Grundeigentümern die Verträge abgeschlossen bzw. die erforderlichen Einverständnisse eingeholt werden.

Im Kostenvoranschlag sind nebst den (gestützt auf die letztjährige Revision des Enteignungsgesetzes vom 22. April 2009 [EntG, SR 470.100] angepassten) Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren etc.) und baulichen Folgekosten enthalten.

5.3 Strassenbauprogramm und Finanzierung

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2022–2036 (RRB Nr. 545/2021) aufgeführt, und es sind darin für die kommenden Jahre Mittel dafür eingestellt.

Für das Vorhaben können neben den jährlichen Pauschalbeiträgen für die H8 keine weiteren, projektbezogenen Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2023–2026 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 Kontogruppe 5010 belastet.

5.4 Folgekosten

Nach dem Ausbau der Hauptstrasse Nr. 8, Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg, wird die Fahrbahnfläche, inklusiv Trottoir in Biberbrugg, auf diesem Abschnitt zunehmen und dabei auch zusätzliche Kunstbauten (Höli- und Gadenstatt-Brücken sowie Unterführungen Leimloch und Wettertanne) aufweisen. Im Weiteren ist künftig eine durchgehende Strassenentwässerung vorhanden, deren Leitungen jährlich gespült und die Schächte ausgepumpt werden müssen. In Biberbrugg wird zudem eine Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) mit Ableitung in die Alp erstellt, welche zu betreiben und unterhalten ist. Im Weiteren sind neue Lärmschutzwände zu unterhalten. Die Mehrfläche der Fahrbahn, inklusive Winterdienst, die zusätzlichen Lärmschutzwände und die SABA erhöhen die Kosten für den Betrieb um ca. Fr. 73 000.--. Gleichzeitig werden die jährlichen Unterhaltskosten der neuen Anlage in den ersten Jahren unter den heutigen Wert fallen. Später ist mit durchschnittlichen Kosten pro Jahr von ca. 0.5 % der Investitionskosten zu rechnen.

6. Trägerschaftsänderungen resp. Zuständigkeiten im neuen Strassensystem

Als Folge des vorliegenden Neubauprojekts zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg resultieren auch Anpassungen am angrenzenden Strassensystem. Durch die Aufhebung der SOB-Niveauübergänge Wettertanne, Schwyzerbrüggli und Waldschloss wird die direkte Verbindung von der Schwyzerbrugg nach Bennau und Einsiedeln unterbunden. Als Ersatz hierfür wird eine neue Verbindung zwischen der Moosstrasse und der Ratenstrasse mit der Unterführung Leimloch gebaut. Zudem wird ab der Gadenstatt-Brücke ein direkter Anschluss zur bezirkseigenen Bennauerstrasse realisiert. Die Schwyzerstrasse (heutige H8) zwischen der Ratenstrasse und der Wettertanne (heutige Abzweigung Moosstrasse) dient inskünftig primär der Erschliessung der

Ortschaft Schwyzerbrugg. Daneben kann dieser Abschnitt aber auch als Zubringer für die Bewirtschaftung der Moorlandschaft (Wolfschachen, Schlänggli, Choleren, Allmig, Länder, Wettertanne usw.) genutzt werden.

Die Kosten für die Errichtung der neuen Verbindung Moosstrasse – Ratenstrasse und des Anschlusses ab der neuen H8 zur Bennauerstrasse sowie für die Massnahmen zur Werterhaltung der Schwyzerstrasse sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

Gemäss § 9 Abs. 1 StraG beschliesst der Kantonsrat (abschliessend) Änderungen der Trägerschaft zwischen dem Kanton einerseits und Bezirken und Gemeinden andererseits. Solche Änderungen erfolgen unentgeltlich, wenn sich die Strassen in funktionstüchtigen Zustand befinden.

Die bereits im Rahmen der bisherigen Planungen bekannten und entsprechend dargestellten Strassenträgerschaftsänderungen wurden dem Bezirksrat Einsiedeln vom Baudepartement im April 2023 nochmals persönlich erörtert. Mit Schreiben vom 11. Mai 2023 nimmt dieser von den Trägerschaftsänderungen nochmals Kenntnis, bringt im Hinblick auf deren Vollzug aber noch verschiedene Nebenbegehren ein. Diese werden vom Kanton zu gegebenem Zeitpunkt unter den Aspekten der Betriebs- sowie der Verkehrssicherheit wohlwollend geprüft.

6.1 Verbindung Moosstrasse – Ratenstrasse

Die Verbindung zwischen der Moosstrasse und der Ratenstrasse wird neu gebaut und anfänglich als Zubringer zum Installationsplatz an der Oberen Moosstrasse genutzt. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten erfolgt der Deckbelageeinbau auf der neuen Strasse, womit diese in einem neuwertigen Zustand sein wird. Da diese Strasse die neue Verbindung der Ortschaft Schwyzerbrugg mit Bennau und Einsiedeln darstellen wird, ist sie in die Trägerschaft des Bezirks Einsiedeln zu übertragen.

6.2 Anschluss Bennauerstrasse

Die Verbindung zwischen der neuen H8 (Gadenstattbrücke) und der Bennauerstrasse wird neu gebaut. Dieser Strassenabschnitt weist eine Länge von rund 170 m auf.

Bei der bestehenden Bennauerstrasse handelt es sich um eine Verbindungsstrasse (§ 6 StraG), welche sich in der Trägerschaft des Bezirks Einsiedeln befindet. Als Folge der Tatsache, dass die neue Anschlussstrecke Teil einer einheitlichen, für die neue H8 notwendigen Brückenkonstruktion ist, wird darauf verzichtet, diese Strecke in die Trägerschaft des Bezirks Einsiedeln abzugeben.

6.3 Schwyzerstrasse

Die Schwyzerstrasse auf den Abschnitt zwischen der Abzweigung Ratenstrasse und der Wettertanne weist heute eine Breite von rund 6.3 m auf. Teilweise sind Gehwege bzw. -flächen vorhanden. Aktuell weist dieser Abschnitt als Bestandteil der Hauptverkehrsstrasse (H8) ein Verkehrsaufkommen von rund 10 400 Fahrzeugen (DTV 2020) auf. Nach der Inbetriebnahme der neuen H8 wird sich das Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt massiv reduzieren, und er wird die Funktion einer Erschliessungsstrasse aufweisen. Demzufolge ist der Abschnitt zwischen der Wettertanne und dem (neuen) Abzweiger Ratenstrasse auf den erwähnten Zeitpunkt hin in die Trägerschaft des Bezirks Einsiedeln zu übertragen. Dabei wird er auch den erforderlichen funktionstüchtigen Zustand aufweisen, nachdem im Sommer 2019 im Bereich der beidseitigen Bebauung der Deckbelag erneuert und die Binderschicht örtlich saniert wurden und vor der Trägerschaftsänderung der Zustand der Strasse erneut geprüft und allenfalls notwendige Massnahmen zur Werterhaltung nochmals ausgeführt werden.

7. Weitere Auswirkungen

7.1 Personelle Auswirkungen

Die Ausführung dieses Grossprojekts wird während der oben beschriebenen Vorbereitungs- und Bauphase insbesondere im Tiefbauamt erhebliche personelle Mittel binden.

7.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen des Projekts wurden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft und der Regierungsrat konnte es mit RRB Nr. 915 vom 29. November 2022 als umweltverträglich beurteilen. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden somit eingehalten. Überdies resultiert gegenüber dem heutigen Zustand, bei dem der betroffene Strassenabschnitt weder über ein Entwässerungssystem noch über eine Langsamverkehrsführung verfügt, umwelt- und sicherheitstechnisch eine massive Verbesserung.

7.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Abgesehen von den unter Ziffer 6 hiervoor beschriebenen, den Bezirk Einsiedeln betreffenden Strassenträgerschaftsänderungen führt die Schliessung der verbliebenen H8-Ausbaulücke zu einer verbesserten und zeitgemässen Anbindung der Region Mitte an das übrige kantonale und nationale Strassennetz. Gleichzeitig kann damit auch die Verbindung zwischen dem äusseren und dem inneren Kantonsteil entsprechend verbessert werden.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Zuständigkeiten

Gemäss § 28 Abs. 1 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) ist der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

Die Ausgabenbewilligung gilt gemäss § 87 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) als angenommen, wenn mindestens 60 Mitglieder des Kantonsrates zustimmen.

8.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 Bst. c und 35 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss hat einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Einsiedeln; Gemeinderat Rothenthurm; Gemeinderat Feusisberg.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber