

Beschluss Nr. 703/2017

Schwyz, 12. September 2017 / pf

Strassenbauprogramm 2018–2032

Aktualisierung 2017

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. 708 vom 17. August 2016 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2018–2032 für die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wird, wie in den Vorjahren, über einen Zeitraum von 15 Jahren – im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung – ausgelegt.

Das Programm berücksichtigt die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Kosten und Realisierung der Projekte. Sämtliche neuen Projekte wurden auf ihren Nutzwert überprüft, woraus sich die entsprechenden Prioritäten ergaben. In den letzten Jahren sind einige Grossprojekte in die Realisierungsphase gelangt. Diese sehr grosse Bautätigkeit hat in den nächsten Jahren einen hohen Finanzbedarf zur Folge.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

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

An der Kantonsratssitzung vom 24. September 2014 hat der Kantonsrat die Motion der Kantonsräte Thomas Hänggi und Bruno Sigrist, welche die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie forderte, erheblich erklärt. Der Regierungsrat hat am 30. Mai 2017 die Gesamtverkehrsstrategie verabschiedet (Beschluss Nr. 403 vom 30. Mai 2017). Diese wird im Herbst 2017 dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

2. Planrechnung (Anhang 1)

Die Planrechnung des spezialfinanzierten Strassenwesens wurde für den Zeitraum von 2018–2032 erstellt (Anhang 1). Die Planrechnung korrespondiert mit dem Budget 2018 und dem entsprechenden Finanzplan 2019–2021 für die Investitionsrechnung des Strassenwesens. Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten und berücksichtigt keine Bauteuerung. Die Bauteuerung kann vernachlässigt werden, weil sie nur bei wenigen mehrjährigen Projekten eintritt und zudem die Planrechnung jährlich aktualisiert wird.

2.1 Erfolgsrechnung

Der Nettoertrag des Verkehrsamtes basiert auf dem Ergebnis des Jahres 2016 und auf dem per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzten Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben vom 20. April 2011 (SRSZ 782.300).

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

2.2 Investitionsrechnung

2.2.1 Bruttoinvestitionen Strassenwesen

Die Investitionsplanung des Tiefbauamtes geht von einem jährlichen Bruttoinvestitionsvolumen von rund 60 Mio. Franken aus. Die Genehmigung und die Realisierung von Strassenprojekten können durch externe Einflüsse wie Einsprachen, Beschwerden oder schwierige Landerwerbsverhandlungen verzögert werden. Die Ausgabenbewilligungen der bewilligten Projekte enthalten einen Zuschlag von 10% für Unvorhergesehenes, welcher nicht in jedem Fall in Anspruch genommen werden muss. Im Strassenbauprogramm ist dieser Zuschlag im Gegensatz zu früheren Jahren nicht mehr enthalten.

2.2.2 Nettoinvestitionen

Mit den Weisungen zum Aufgaben- und Finanzplan 2018–2021 (Beschluss-Nr. 158 vom 7. März 2017) wurden die jährlichen Nettoinvestitionen des Baudepartementes insgesamt zwischen 65 Mio. bis 80 Mio. Franken festgelegt. In der vorliegenden Überarbeitung des Strassenbauprogramms ist diese Forderung berücksichtigt.

2.3 Selbstfinanzierungsgrad

Seit 2011 werden verschiedene grosse richtplanrelevante Projekte umgesetzt. In Anlehnung an die Vorgaben der Vorjahre wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70% nicht zu unterschreiten. Mit einem Selbstfinanzierungsgrad von 70% können jährlich bis zu rund 75 Mio. Franken Brutto- resp. 60 Mio. Franken Nettoinvestitionen getätigt werden. Der tiefste Selbstfinanzierungsgrad zwischen 2018 und 2021 beträgt 87.5%.

2.4 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.

Trotz der anstehenden grossen Investitionen erhöht sich das Strassenbauguthaben von Fr. 129 296 232.81 (Buchwert am 31. Dezember 2016) zwischen 2018 und 2021 auf rund 136.363 Mio. Franken.

Das Baudepartement hat den Regierungsrat mittels Aussprachepapier über mögliche Stossrichtungen zur langfristigen Senkung des Strassenbauguthabens orientiert. Inzwischen wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche entsprechende konkrete Massnahmen ausarbeitet.

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

3.1 Gesamtkonzepte

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

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

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

3.2 Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte

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

3.3 Nutzenbewertung der Projekte

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

- bauliche Verbesserung des Netzzustands;
- Sicherstellung von Reserven für die verkehrliche Leistungsfähigkeit;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Ergänzung Umgestaltung Strassenraum (siedlungs- bzw. städtebauliche Aspekte);
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr;

- Verbesserungen für den Langsamverkehr;
- Verbesserung der Umweltbelastung;
- Bedeutung des Streckenabschnitts im Netz;
- Synergien mit und Abhängigkeit zu anderen Projekten;
- 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 und den mit Beschluss-Nr. 209 vom 8. März 2016 erlassenen Richtplan 2016 abgestimmt.
- „Zwingende Projekte“: Projekte, die bei der Nutzenbewertung 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 Beiträge für die Umsetzung der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) waren ursprünglich bis März 2018 befristet. Der Bund hat die Frist für den Vollzug der LSV bis Ende 2022 verlängert. Die Lärmsanierungsprojekte sowie Projekte aus den Agglomerationsprogrammen mit Priorität A (Vollanschluss Halten mit Zubringer usw.) 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, d.h. gegen Ende der Planungsperiode, erhöht, um die notwendige Wert- und Substanzerhaltung des Gesamtsystems zu gewährleisten.
- „Regionale Projekte“: Projekte, die regionalpolitisch erwünscht, aber aus der Gesamtoptik 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 (Behindertengleichstellungsgesetz), Planungen, Kleinprojekte, Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit usw. zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der Nutzenbewertung, des Projekttyps, des möglichen Realisierungszeitpunkts, der Abhängigkeit der Projekte untereinander, der regionalen Verteilung und insbesondere der finanziellen Möglichkeiten sowie der personellen Ressourcen wurden die Projekte priorisiert

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 angepasst.

4. Übersicht Kantonsstrassen

Das Strassenbauprogramm wird massgeblich durch die Umsetzung der „richtplanrelevanten“ und „zwingenden“ Projekte geprägt. Mehrere Grossprojekte sind derzeit in der Realisierung.

4.1 Realisierung Grossprojekte auf Kantonsstrassen

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

Projekt:	Nettobeträge:	Bauzeit:
Südümfahrung Küsnacht, Abschnitt 1	60 (64) Mio. CHF	2015–2020
Gibelhorn, 2. Etappe	18 (neu) Mio. CHF	ab 2019
Ausbau H8, 3. Altmatt–Biberbrugg	85 (85) Mio. CHF	2020–2028
Ausbau Zugerstrasse, Küsnacht	50 (50) Mio. CHF	ab 2025
Zubringer Halten inklusive flankierende Massnahmen	20 (20) Mio. CHF	ab 2025
Umfahrung Rothenthurm	128 (128) Mio. CHF	ab 2025
Anschluss Wangen Ost	106 (neu) Mio. CHF	ab 2030
Halbanschluss Arth	30 (neu) Mio. CHF	ab 2024
Verlegung Anschluss Wollerau	22 (neu) Mio. CHF	ab 2027

4.2 Zeitlich zurückgestellte Projekte

Am 21. Mai 2017 hat der Souverän des Bezirks Küsnacht einem Verpflichtungskredit über 116.5 Mio. Franken für die Südümfahrung Küsnacht, Abschnitt 2, sehr deutlich zugestimmt. Im Anschluss an die Abstimmung haben zwei Stimmbürger beim Verwaltungsgericht Beschwerde gegen die Abstimmungsunterlagen des Bezirks Küsnacht eingereicht.

Ein Projekt in dieser Grössenordnung wird im Tiefbauamt während allen Projektphasen zusätzliche personelle Ressourcen mit spezifischen Tunnelbaukenntnissen bedingen. Bei der Erarbeitung des nächsten Strassenbauprogramms wird zu prüfen sein, wie dieses Projekt berücksichtigt werden kann.

4.3 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

4.3.1 Entwicklungsgebiete Raum Seewen – Ibach - Brunnen

Die Gemeinde Schwyz plant eine neue Brücke über die Muota (Muota West) mit einem Anschluss an die Kantonsstrasse Nr. 8 im Bereich Diesel in Ibach. Die entsprechende Vorlage zur Bewilligung der Ausgabe soll den Stimmbürgern im Jahr 2018 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 sollen die Einmündung in die Bahnhofstrasse in Seewen und die Bahnhofstrasse selbst verkehrlich entlastet werden.

Die kantonalen und kommunalen Investitionsprojekte in den Gemeinden Schwyz, Ingenbohl und Steinen sind im erstmals erarbeiteten Agglomerationsprogramm Schwyz enthalten. Der Umsetzungshorizont dieses Agglomerationsprogramms liegt in den Jahren 2019–2023.

4.3.2 Kernentlastung Lachen

Im 2017 werden die Bauarbeiten bis und mit Deckbelag abgeschlossen, so dass die Kernentlastung Lachen im Herbst 2017 in Betrieb genommen werden kann. 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 2019–2021 ausgebaut.

4.3.3 Zubringer und neuer Autobahnanschluss Wangen-Ost

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat nach Prüfung des durch das Tiefbauamt 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 Zubringerstrecke wird durch den Kanton geplant und realisiert. Dazu wurde ein Steuerungsausschuss mit Vertretern aller beteiligten Gemeinwesen inklusive Gemeinde Galgenen unter der Leitung des Baudepartementes gebildet.

Bis Mitte 2016 fand unter Einbezug von ausgewählten Vertretern aus der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden ein Variantenstudium statt. Dieser Prozess sollte aufzeigen, welche Linienführung weiter zu verfolgen ist. Der Regierungsrat wird im Herbst 2017 den Variantenentscheid fällen.

4.3.4 Neubau Südumfahrung Küssnacht und Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht

Im Sommer 2015 konnte mit dem Bau des Abschnitts 1 begonnen werden. Bisher sind rund 35% der Bauarbeiten ausgeführt. Im 2017 liegt der Schwerpunkt der Arbeiten beim bergmännischen Vortrieb des Tunnels Burg. Die Inbetriebnahme sollte planmässig im Sommer 2019 erfolgen.

Die Verbindung Zuger-/Artherstrasse wurde 2016 erstellt und dem Verkehr übergeben.

Zur Sicherstellung 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.

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 öffentliche Projektauflage des Anschlusses A4 Küssnacht (ASTRA) und die Anpassung der Zugerstrasse Nord (Eilbögli, Kanton) sind erfolgt. Gegen das ASTRA-Projekt sind mehrere Einsprachen eingegangen. Sobald die Einsprachen gegen das ASTRA-Projekt erledigt sind und sich an der Knotenform nichts mehr ändert, wird das Tiefbauamt Kanton Schwyz die weiteren Arbeiten voraussichtlich 2018 ausschreiben.

4.3.5 Dialoge und Planungen im Bezirk Höfe

Im Oktober 2014 haben der Regierungsrat und der Gemeinderat Freienbach den definitiven Variantenentscheid für den Zubringer Halten gefällt. Das Vorprojekt wurde weiter entwickelt und enthält nun auch flankierende Massnahmen auf der Schindellegistrasse. Die kantonale Nutzungsplanung wurde im Frühjahr 2017 öffentlich aufgelegt. Während der Beschwerdefrist sind zwölf Beschwerden dagegen eingegangen. Die Terminierung der Bauarbeiten ist nebst den Rechtsmittelverfahren abhängig vom Projekt Vollanschluss Halten, welches in der Zuständigkeit des ASTRA liegt.

Gemeinsam haben im Herbst 2013 der Regierungsrat, die Gemeinde Freienbach und die Korporation Pfäffikon die Testplanung „Pfäffikon Ost und Bahnhof“ lanciert. Mit vier interdisziplinären Planerteams wurden bis Ende 2015 neue Lösungsansätze für die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsführung aufgezeigt. Die Testplanung konnte 2016 abgeschlossen werden. Die weiteren Planungsschritte sind in Bearbeitung.

Mit Vertretern der Gemeinde Wollerau und des ASTRA wurde in den vergangenen drei Jahren nach Lösungen für eine Zubringerstrecke ohne Fällmistunnel zum geplanten neuen Autobahnanschluss im Bereich „Öltrotte“ gesucht. Das Ergebnis dieser Untersuchungen bestätigt, dass eine Verschiebung des Autobahnanschlusses Wollerau ins Gebiet Öltrotte, ohne Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel) und nur mit dem Zubringer Wollerau (Stegackerbrücke), realisiert werden kann. Ein entsprechender Kostenteiler zwischen Bund und Kanton ist bereits vereinbart worden. Das ASTRA wird die Planungen zur Verschiebung des Anschlusses Wollerau nun wieder aufnehmen.

4.3.6 Umfahrung Rothenthurm

Nach dem geplanten Ausbau der H8 zwischen 3. Altmatt und Biberbrugg verbleiben die Ortsdurchfahrten Rothenthurm und 3. Altmatt als letzte Engpässe auf der wichtigen Verbindung zwischen der Inner- und der Ausserschwyz.

Wie die Planrechnung zu diesem Strassenbauprogramm zeigt, ist die Finanzierung dieses Grossprojekts ab dem Jahr 2025 möglich. Eine Kosten-/Nutzenanalyse soll aufzeigen, ob dieses Projekt im Strassenbauprogramm verbleibt oder ob allenfalls das Projekt Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt 2, vorgezogen werden soll.

4.4 Weitere übergeordnete Projekte

4.4.1 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.

Für den vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) geforderten Moorflächenersatz wurden mit den Grundeigentümern mögliche Flächen ausgeschieden, deren Potenzial für die Extensivierung durch ein Fachbüro beurteilt und die Vorschläge dem BAFU zur Prüfung eingereicht. Der kantonale Nutzungsplan der Moorlandschaft vom 1. September 2007 ist anzupassen und bis Herbst 2017 öffentlich aufzulegen.

Es besteht die Hoffnung, dass mit geringfügigen Projektanpassungen das BAFU dem Projekt zustimmen kann. Der Baubeginn erfolgt frühestens im Jahr 2020.

4.4.2 Anschluss Steinerstrasse, Schwyz

Der heutige Achtelanschluss der Umfahrungsstrasse Nr.8 in Seewen wird zu einem Vollanschluss ausgebaut. Damit wird das Verkehrsvolumen im Dorf Seewen verringert. Das neu eingezonte Gebiet Seewenfeld kann via Steinerstrasse direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen werden.

Das Bauprojekt wurde bereits öffentlich aufgelegt und die Ausgabenbewilligung vom Kantonsrat in der Höhe von 13.65 Mio. Franken liegt vor. Gemäss Planung hätte der neue Anschluss im Herbst 2018 in Betrieb genommen werden sollen. Das Verwaltungsgericht hat aber Anfang 2017 eine gegen die Projektgenehmigung eingereichte Beschwerde gutgeheissen und die Durchführung eines Nutzungsplanverfahrens verlangt. Das Baudepartement hat den dafür notwendigen kantonalen Nutzungsplan im Juni 2017 öffentlich aufgelegt.

4.5 Projektrisiken

Insbesondere bei den Grossprojekten bestehen verfahrensmässige Risiken, welche Verschiebungen des Baubeginns zur Folge haben können. Namentlich Umweltverbände erheben vermehrt aus prinzipiellen Gründen Einsprachen gegen Projekte, was in der Regel zu Verzögerungen und oft zu Mehrkosten führt. 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 Strassenstrecken, für die gemäss Strassenbauprogramm Ausbauten geplant sind, vorgängig 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.

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 ist. 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 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. Der National- und der Ständerat haben im September 2016 die Motion „Lombardi“ angenommen, welche den Bundesrat auffordert, die Finanzierung der Lärmsanierungen zeitlich zu verlängern. In der Vernehmlassung vom April 2017 schlägt der Bundesrat vor, die bis 2018 laufende 3. Programmvereinbarung bis Ende 2022 zu verlängern. 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 Kantons-, Bezirks- und Gemeindestrassen).

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

4.8 Ausblick

Gegenwärtig sind einige Grossprojekte wie Südumfahrung Küssnacht und Kernentlastung Lachen in der Realisierung. Für den geplanten H8-Ausbau zwischen der 3. Altmatt und Biberbrugg wurde der Nutzungsplan neu aufgelegt. Weiter wird entschieden, ob und welche Zubringervariante für den Anschluss Wangen-Ost geplant werden soll.

5. Übersicht Nationalstrassen

5.1 Neue Axenstrasse (Netzvollendung)

Der Bundesrat hat am 28. Januar 2009 das Generelle Projekt für die neue Axenstrasse genehmigt. 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 Projektauflage erfolgte im Herbst 2014.

Gegen das Auflageprojekt gingen 57 Einsprachen ein. Es konnten konstruktive und erfolgreiche Einspracheverhandlungen geführt werden. Infolge dessen wurde im November 2015 eine Teilneuaufgabe durchgeführt, welche mehrere Rückzüge von Einsprachen zur Folge hatte. Die Stellungnahmen der Bundesämter zum Auflageprojekt liegen vor und wurden bis Sommer 2016 beantwortet. Mit der Plangenehmigung wird Anfang 2018 gerechnet und der Start der Hauptarbeiten (Tunnelvortrieb) soll Mitte 2019 stattfinden.

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.

5.2 Sanierung A4 Abschnitt Küssnacht bis Brunnen

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

5.3 Anschlüsse A3 im Bezirk Höfe

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.

Zur direkten Erschliessung des Sedamm-Centers ab der Autobahn A3 plant die Betreiberin den Bau einer Hochbrücke im Bereich des Autobahnanschlusses Pfäffikon-Gwatt. Dieses Vorhaben

entlastet die Hauptstrasse Nr. 3 in Pfäffikon im Einflussbereich des Knoten Etzelpark. Die Projektauflage ist bereits erfolgt.

5.4 Ausbau A4-Anschluss Arth zu Halbanschluss

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.

Wenn nicht aus verkehrs- und bautechnischen Gründen, jedoch 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.

5.5 Kantonale Autobahn A53

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

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

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

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 129 Mio. Franken (Stand Ende 2016) bis ins Jahr 2025 auf circa 104 Mio. Franken abgebaut. Ab dem Jahr 2026 zeichnet sich erneut ein kontinuierlicher Aufbau des Strassenbauguthabens ab. Während der gesamten Planungsperiode 2018–2032 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 Vorgabe gemäss Ziffer 5.4 Weisung zum Ausgaben- und Finanzplan 2018–2021, wonach die Investitionen des Baudepartementes auf jährlich 65 Mio. bis 80 Mio. Franken zu begrenzen sind, wird berücksichtigt.

Die für die nächsten Jahre geplanten Strassenbauinvestitionen führen bei vollständiger Realisierung zu einem erhöhten Finanzierungsbedarf und möglicherweise zu einer höheren allfälligen Verschuldung.

Im Bewusstsein dieser Auswirkungen kann das Strassenbauprogramm 2018–2032 gemäss Anhang 4 umgesetzt werden.

6.2 Mitberichte zu Einzelprojekten

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

6.3 Ausblick

Die Erstellung des Strassenbauprogramms ist mit einem grossen personellen Aufwand verbunden. Durch die lange Bearbeitungszeit der Projekte und das kurze Intervall der jährlichen Aktualisierungen ergeben sich oft auch nur unbedeutende Veränderungen. Aus Gründen der Effizienz wird daher künftig das Strassenbauprogramm auf einen 2-Jahres-Rhythmus umgestellt. Als Grundlage für die künftige Budgetierung im Strassenwesen wird wie bisher die Planrechnung über einen Zeitraum von 15 Jahren jährlich aktualisiert.

Das nächste Strassenbauprogramm wird im Jahr 2019 erstellt.

6.4 Mitbericht Finanzdepartement

Im Rahmen des Projektes VPA wurde für das Strassenbauprogramm ein Erstellungsrhythmus von vier Jahren diskutiert, beschlossen und im Rahmen des Umsetzungskonzepts dem Regierungsrat zur Kenntnis gebracht. Entsprechend sah das Baudepartement nun diesen Rhythmuswechsel vor und beantragte ursprünglich, die nächste Aktualisierung des Strassenbauprogramms im Jahr 2021 vorzunehmen.

Das Finanzdepartement hat sich mit Mitbericht vom 31. August 2017 grundsätzlich positiv zum aktualisierten Strassenbauprogramm 2018–2032 geäussert. Es lehnt allerdings den Erstellungsrhythmus auf vier Jahre ab.

Das Baudepartement hat Verständnis für die Argumentation des Finanzdepartements und schlägt neu einen Erstellungsrhythmus von zwei Jahren vor. Gleichzeitig soll auch weiterhin die rollende Planung jährlich aktualisiert werden und künftig als Grundlage für die Budgetierung dienen.

7. Kommunikation

Das Strassenbauprogramm 2018–2032 wird ohne Anhänge auf der Homepage des Tiefbauamtes veröffentlicht und der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen vorgestellt.

Beschluss des Regierungsrates

1. Die Aktualisierung des Strassenbauprogramms 2018–2032 wird genehmigt.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias Brun, Staatsschreiber

