

Beschluss Nr. 878/2010

Schwyz, 31. August 2010 / bz

Strassenbauprogramm 2011 – 2025

Aktualisierung 2010

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. 457 vom 21. April 2009 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2011 - 2025 für die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wird, wie in den Vorjahren, über einen Zeitraum von 15 Jahren – im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung – ausgelegt.

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

Das Programm berücksichtigt die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Kosten und Realisierung der Projekte. Wie schon im Vorjahr wurden - um die Lesbarkeit zu verbessern, aber auch um die Bedürfnisse nach grösseren Bauabschnitten zu berücksichtigen - einzelne Projekte abschnittsweise zu Sammelprojekten zusammengefasst. Zwischen 2011 und 2017 ist eine sehr grosse Bautätigkeit und somit auch ein hoher Finanzbedarf zu erwarten. Ebenfalls fallen in dieser Periode die im Hochbaubereich durch die Strassenrechnung zu finanzierenden Investitionen an.

1.2 Pendente parlamentarische Vorstösse

Der Kantonsrat hat am 24. Juni 2010 die Motion 4/94 "Erschliessung Ybrig" mit der Genehmigung des Verpflichtungskredits "Ersatz Steinbachviadukt" abgeschlossen. Gegenwärtig sind keine parlamentarischen Vorstösse pendent, welche die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wesentlich beeinflussen können.

1.3 Veränderungen gegenüber dem Vorjahresprogramm

Im Gegensatz zu den letzten Strassenbauprogrammen wurden in diesem Jahr erstmals alle beim Tiefbauamt registrierten Projekte in die Betrachtung einbezogen. Dadurch werden einerseits eine grössere Transparenz und andererseits eine bessere Abstimmung der Projekte angestrebt.

Wegen der Ablehnung des Planungskredits für den Zubringer Wilenstrasse (Fällmistunnel) durch den Souverän von Freienbach ist das weitere Vorgehen für die Projekte des Verkehrssystems Höfe mit den Grossprojekten Umfahrung Pfäffikon, Zubringer und Vollanschluss Halten sowie Zubringer Wilenstrasse in der Schwebe. Deshalb wurden diese drei Projekte im vorliegenden Strassenbauprogramm beim Investitionsplan im Moment nicht eingestellt. Sie werden bei einer nächsten Überarbeitung wieder in die Investitionsplanung aufgenommen, wenn das weitere Vorgehen geklärt ist.

Am Inhalt der bisherigen Projekte hat sich gegenüber dem Vorjahresprogramm ansonsten nichts verändert.

1.4 Verwaltungsvermögen Tiefbauten

Die Strassenbauschuld konnte im vergangenen Jahr weiter abgebaut, respektive eine Reserve für die anstehenden Grossprojekte geschaffen werden. Das Verwaltungsvermögen Tiefbauten beträgt aktuell Fr. 49 464 866.-- (Buchwert am 31. Dezember 2009). Wegen der sehr grossen anstehenden Investitionen wird die Strassenbauschuld bis ins Jahr 2018 auf rund 140 Mio. Franken anwachsen. Mit der ab 2018 vorgesehenen Reduktion des Projektvolumens soll die Strassenbauschuld bis zum Ende der Langfristplanung im Jahre 2025 wieder unter 50 Mio. Franken abgebaut werden.

2. Vorgaben

2.1 Selbstfinanzierungsgrad

In Anlehnung an die Finanzrichtlinien zum Voranschlag 2010 und den Finanzplan 2011 - 2014 wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70% nicht zu unterschreiten. Aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen sollen jedoch möglichst alle richtplanrelevanten Projekte zwischen 2012 und 2023 umgesetzt werden. Dies führt zu einer Unterschreitung des Selbstfinanzierungsgrads in den Jahren 2013 bis 2016 auf unter 60%. Diese Reduktion des Selbstfinanzierungsgrads gestattet es, jährliche Nettoinvestitionen bis zu rund 80 Mio. Franken zu tätigen.

2.2 Planrechnung

Anhang 1 zeigt die Planrechnung des spezialfinanzierten Strassenwesens für den Zeitraum von 2011 bis 2025. Die Nettoinvestitionen gemäss Planrechnung stellen auch die Basis für das Budget 2011 und den entsprechenden Finanzplan für die Investitionsrechnung dar.

2.2.1 Finanzierungsmittel

Der Nettoertrag des Verkehrsamtes basiert auf dem Ergebnis des Jahrs 2009. Es wird für die Zeitspanne bis 2025 ein jährlicher Ertragszuwachs von 0.6 bis 0.9 Mio. Franken prognostiziert. In den Erträgen des Verkehrsamtes ist die vom Kantonsrat am 25. Oktober 2006 (RRB Nr. 1101/2006) beschlossene Teilrevision der Verordnung über die Motorfahrzeugabgaben vom 13. Mai 1992 (MfzV, SRSZ 782.310) berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit dem Sachplan Verkehr bzw. mit dem darauf beruhenden Netzbeschluss ist die Aufnahme der Hauptstrasse Nr. 8 ins nationale Ergänzungsnetz vorgesehen. Anstelle der heutigen Objektfinanzierung erhält der Kanton vom Bund in Zukunft jährliche Globalbeiträge für diesen Strassenzug. Ebenfalls sind in der Planrechnung die weiteren, im Zusammenhang mit der NFA stehenden Beiträge des Bundes (nicht werkgebundene Beiträge und die Beiträge an Bergregionen und Randgebiete) gemäss dem heutigen Wissensstand berücksichtigt.

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

2.2.2 Strassenaufwand

Der Hauptaufwand setzt sich aus dem Unterhalt für die Kantonsstrassen, dem Verwaltungsaufwand sowie den jährlich ausgerichteten Beiträgen an die Trägerschaften der Verbindungsstrassen zusammen.

In den nächsten Jahren werden bei mehreren grösseren Strassenabschnitten kostenintensive Sanierungen (z.B. Kriechspur Sattel - Rothenthurm) erforderlich. Zusätzlich steigt durch die Realisierung der verschiedenen Grossprojekte auch der Anlagewert der Kantonsstrassen, was wiederum einen grösseren Aufwand für Betrieb und Unterhalt zur Folge hat.

Die Beiträge an die Verbindungsstrassen haben wie üblich geringfügige Anpassungen erfahren, da diese direkt vom Nettoertrag des Verkehrsamtes abhängig sind. Gemäss den Übergangsbestimmungen zur Einführung der StrV werden die Pauschalbeiträge an Verbindungsstrassen im Einzelfall während zehn Jahren um zehn Prozent gekürzt, falls an die Belagserneuerung oder an den Ausbau einer Verbindungsstrasse in den letzten zehn Jahren Kantonsbeiträge nach altem Recht ausbezahlt worden sind (§ 65 Abs. 2 StrV). Die letztmögliche Frist, ein Gesuch um Auszahlung der nach früherem Recht zugesicherten Beiträge zu stellen, wurde für die Belagskosten auf Ende des Jahres 2000, für die Ausbaukosten auf Ende 2001 festgesetzt. Gestützt darauf können von den Pauschalbeiträgen noch bis zum Jahre 2011 Rückbehalte in Abzug gebracht werden.

2.2.3 Investitionen Hochbau

Aus Kapazitätsgründen muss das Verkehrsamt in Pfäffikon erweitert werden oder es ist eine neue, alternative Lösung zu suchen. Obwohl in Einsiedeln provisorisch eine dritte Prüfbahn in Betrieb genommen werden konnte, ist für den äusseren Kantonsteil eine auf die Zukunft ausgerichtete Lösung erforderlich. Grundsätzlich wäre die Erweiterung der Prüfhalle in Pfäffikon um eine zusätzliche, dritte Prüfbahn möglich. Wegen den räumlichen Verhältnissen müssten jedoch wesentliche Einschränkungen in Kauf genommen werden. Mit diesem Ausbau könnte lediglich der Bedarf der nächsten 15 Jahre abgedeckt werden, womit am heutigen Standort kein Entwicklungspotenzial mehr vorhanden wäre. Mit der Umfahrung Pfäffikon entstehen zudem weitere Konfliktpunkte.

Die Raumbedürfnisse des Strassenunterhalts und eine Prüfhallenerweiterung des Verkehrsamtes auf dem heutigen Areal in Pfäffikon können nicht befriedigend gelöst werden. Im Rahmen der Immobilienstrategie hat das Baudepartment alternative Standorte für das Verkehrsamt in Tuggen und den Werkhof des Tiefbauamtes im Raum First, Gemeinde Feusisberg, evaluiert. In den kommenden zwei Jahren sollen die Bauprojekte erstellt und öffentlich aufgelegt werden. Für beide Projekte ist die Einräumung eines Verpflichtungskredits (Kantonsratsbeschluss und Volksabstim-

mung) notwendig. Die Ausführungsplanung und die Realisierung sind für die Jahre 2013 bis 2016 geplant.

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

Die Hochbauvorhaben in Tuggen und Feusisberg reduzieren in den Jahren 2012 bis 2016 den Nettoertrag des Verkehrsamtes beziehungsweise belasten die Strassenrechnung als Investitionen. Die Auswirkungen sind in der Planrechnung (Anhang 1) ersichtlich. Die Desinvestition des Areals des heutigen Verkehrsamtes ist in der Planrechnung für die Jahre 2017 und 2018 berücksichtigt.

3. Auswirkungen NFA

3.1 Allgemeines

Ab dem 1. Januar 2008 hat der Bund die vollumfängliche Verantwortung über die Nationalstrassen übernommen. Davon ausgenommen sind die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes und der Vollzug des Lärmschutzes, welche wie bis anhin als so genannte Verbundaufgaben von den Kantonen zu vollziehen sein werden.

Im Bereich der Hauptstrassen wurde mit der NFA die Finanzierung respektive Bundessubventionierung neu geregelt. Anstelle der heutigen Objektfinanzierung richtet der Bund jährliche Globalbeiträge an die Kantone aus.

3.2 Nationalstrassen

Im Rahmen des durch die Kantone fertig zu stellenden Nationalstrassennetzes hat der Kanton Schwyz – in Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri – die Ausbauten am Axen zu projektieren und auszuführen. Der Finanzierungsanteil des Kantons Schwyz bleibt wie bisher bei 8%.

Für den Bau, Ausbau und den projektgestützten baulichen Unterhalt der Nationalstrassen hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) schweizweit fünf Filialen eingerichtet. Für die A3 ist die Filiale Winterthur und für die A4 die Filiale Zofingen zuständig. Die baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Funktionalität und Verkehrssicherheit der A3 und A4 erfolgen unter dem Titel Bau und Ausbau. Sie werden grundsätzlich vom Bund übernommen. Der Kanton hat sich an den baulichen Massnahmen entsprechend der Interessenslage zu beteiligen.

Der betriebliche sowie projektfreie bauliche Unterhalt wird in Zukunft innerhalb der netzbezogenen Gebietseinheiten durchgeführt. Dazu hat der Bund an die elf Trägerschaften bereits die ersten Leistungsaufträge erteilt. Hier entstehen für den Kanton keine Aufwendungen mehr.

3.3 Hauptstrassen

Mit dem Wechsel von der Objekt- zur Globalfinanzierung erhält der Kanton Schwyz seit dem 1. Januar 2008 vorerst jährliche Globalbeiträge für jene Strassenzüge, die heute noch Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes sind.

Mit dem nicht vor 2011 zu erwartenden neuen Netzbeschluss werden – entsprechend der im Sachplan Verkehr erfolgten Neuauftteilung des übergeordneten nationalen Strassennetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz – die beitragsberechtigten Strassenzüge im Kanton Schwyz reduziert. So werden lediglich die Hauptstrasse Nr. 8 zwischen den Anschlüssen Seewen und Halten sowie die Seedammstrasse Bestandteil des Ergänzungsnetzes sein. Für die übrigen vier, heute noch beitragsberechtigten Strassenzüge (Nr. 2, Kantonsgrenze LU/SZ - Anschluss A4 Küssnacht; Nr. 2b, Ebnet Küssnacht - Anschluss A4 Ingenbohl; Nr. 371, Goldau - Sattel; Nr. 388, Schindellegi - Kantonsgrenze SZ/ZH), werden dem Kanton Schwyz nach erfolgtem Netzbeschluss keine Bundesbeiträge mehr ausgerichtet.

4. Methodik

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

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

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

4.1 Schwachstellenanalyse

Für das gesamte kantonseigene Hauptstrassennetz mit einer Länge von rund 222 km wurde abschnittsweise eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei wurden unter anderen 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 der Schwachstellenanalyse wurden speziell auch die regional unterschiedliche entwicklungspolitische Bedeutung und die heutige Verkehrsbelastung berücksichtigt. Es ist jedoch zu beachten, dass auch bei technisch optimierten Ausbauten einige Schwachstellen (Lärm, ungenügende Entflechtung Verkehr, Schadstoffbelastungen usw.) nicht eliminiert werden können.

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

4.2 Überprüfung und Ermittlung Kenndaten Projekte

Die Kenndaten für die Projekte wurden überprüft und, wo notwendig, neu ermittelt. Aufgrund neuer Erkenntnisse gegenüber der Aktualisierung 2009 kamen weitere Projekte hinzu. Die Kostengenauigkeit bei den einzelnen Projekten ist vom jeweiligen Projektstand abhängig und wird laufend an die neuen Erkenntnisse 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 deren Umsetzung sollte gemäss heutigem Wissensstand der Endausbau des Kantonsstrassennetzes grösstenteils erreicht sein.

4.3 Nutzenbewertung der Projekte

Für sämtliche im Strassenbauprogramm enthaltenen Projekte wurde der Nutzen mit einer neu entwickelten Methodik beurteilt. Diese Nutzenbewertung umfasst nebst der verkehrlichen Belastung auch folgende Aspekte:

- Bauliche Verbesserung des Netzzustandes
- Sicherstellung von Reserven für die verkehrliche Leistungsfähigkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ergänzung Umgestaltung Strassenraum (siedlungs- respektive städtebauliche Aspekte)
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr
- Verbesserungen für den Langsamverkehr
- Verbesserung der Umweltbelastung

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 (Umfahrung Pfäffikon, Südumfahrung Küssnacht, Kernentlastung Lachen, Verlegung Anschluss Wollerau usw.). Diese Projekte wurden im Rahmen der regionalen Richtplanergänzungen festgesetzt und sind auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt. Nahezu 50% der zur Verfügung stehenden Mittel werden für diese Projektgruppe aufgewendet.
- "Zwingende Projekte": Projekte, die bei der Nutzenbewertung bei einem Kriterium die Maximalpunktzahl und somit einen aussergewöhnlich hohen Nutzen bzw. eine Funktionalitätsverbesserung oder sonst eine zwingende Abhängigkeit aufweisen, um die Wirkung der Verkehrsinfrastruktur aufrecht erhalten zu können, werden der Projektklasse "zwingende Projekte" zugewiesen. Es handelt sich um Projekte wie beispielsweise die Zugerstrasse Küssnacht oder die Ortsdurchfahrt Freienbach. Für diese Projektgruppe werden 10 - 15% der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eingesetzt.
- 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 Ruestel-Unteriberg, Etzelpark - Lidwil (Freienbach/Altendorf), Turm-Nasegg (Arth) oder Teile der Massnahmen an der Seestrasse in Gersau. Für diese Gruppe wird angestrebt, unter 10% der gesamten zur Verfügung stehenden Mittel aufzuwenden. Der Anteil dieser Projekte wird jedoch nach Abschluss der Grossprojekte, das heisst gegen Ende der Planungsperiode, massiv 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 (Radweg Sumpf Küssnacht, Bahnhofstrasse Brunnen, Ortsdurchfahrt Rothenthurm usw.) werden der Gruppe "regionale Projekte" zugeordnet. Für diese Projektgruppe ist vorgesehen, nahezu 20% der Mittel zu verwenden.

- Bergstrassen: Der Kanton Schwyz besitzt einen nicht unwesentlichen Anteil an Bergstrassen. An diesen Bergstrassen wurden in der Vergangenheit lediglich die absolut notwendigsten Massnahmen für die Substanzerhaltung ergriffen. Bei verschiedenen Bergstrassen drängt sich jedoch eine integrale Überprüfung unter den Aspekten Naturgefahren, Sanierungsmöglichkeit der vorhandenen Bausubstanz und Verkehrssicherheit auf. Für einzelne Bergstrassen wurden erste Sanierungskonzepte erarbeitet. Diese haben gezeigt, dass bei den Bergstrassen ein nicht unwesentlicher Sanierungsbedarf besteht. Um die notwendigen Mittel unabhängig von den Grossprojekten zur Verfügung stellen zu können, werden diese Strassen einer separaten Projektgruppe zugewiesen, der im Jahresschnitt rund 1.8 Mio. Franken zugeteilt werden.

4.4 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 und Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit usw. zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der Nutzenbewertung, des Projekttyps, des möglichen Realisierungszeitpunkts, der Abhängigkeit der Projekte untereinander, der regionalen Verteilung und insbesondere der finanziellen Möglichkeiten wurden die Projekte priorisiert und strukturiert. Die Grundlage für die Priorisierung stellte die letztjährige Aktualisierung des Strassenbauprogramms dar. Dieses musste aufgrund der neueren Erkenntnisse des Projektfortschrittes und der vorhandenen Abhängigkeiten angepasst werden.

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

5. Stand Masterplanungen

5.1 Verkehrssystem / Masterplan Höfe

Wie bereits in Ziffer 1.3 erwähnt, sind die Grossprojekte Umfahrung Pfäffikon, Zubringer und Vollanschluss Halten sowie Zubringer Wilenstrasse durch den negativen Volksentscheid der Gemeinde Freienbach zum Planungskredit für den Zubringer Wilenstrasse blockiert. Im heutigen Zeitpunkt kann noch keine verlässliche Aussage darüber gemacht werden, mit welchen Verzögerungen für diese Vorhaben gerechnet werden muss. Aufgrund dieser Unsicherheit wurden diese Grossprojekte im aktuellen Investitionsplan nicht aufgeführt. Sie werden allenfalls erneut in die Investitionsplanung aufgenommen, wenn das weitere Vorgehen geklärt ist.

5.2 Verkehrssystem / Masterplan March

Ausgelöst durch die geplanten verkehrsintensiven Anlagen in den Gemeinden Lachen und Galgenen musste das gesamte Verkehrssystem in der March überprüft werden. Im Rahmen des Masterplans March erfolgte die Abstimmung der weiteren Siedlungsentwicklung mit den dazu erforderlichen Elementen für die Verkehrsinfrastruktur.

In ihrer Bedeutung übergeordnete Projekte sind die Kernentlastung Lachen, der Grosskreisel Siebnen sowie der Umbau des Autobahnanschlusses Lachen, die so rasch wie möglich umgesetzt respektive abgeschlossen werden sollen. Ebenso bedeutend, jedoch zeitlich erst in einem zweiten

Schritt zu vollziehen, ist die Realisierung eines Autobahnanschlusses Wangen mit einem Zubringer nach Siebnen.

Weitere Projekte sind die Ausbauten der Hauptstrasse von Lachen bis Reichenburg. Zentrale Elemente stellen die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Ortsdurchfahrten auf dieser Achse dar, welche entsprechend den erforderlichen Prioritäten umgesetzt werden sollen. Insbesondere wird auch dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr die entsprechende Bedeutung zugemessen.

Die Erkenntnisse aus dem Masterplan March sind im Strassenbauprogramm berücksichtigt. Der Kantonsrat hat am 21. November 2007 von den regionalen Richtplanergänzungen zustimmend Kenntnis genommen.

5.3 Verkehrssystem / Masterplan Rigi - Mythen

Für die gesamte Region Rigi - Mythen mit den drei Kerngemeinden Schwyz, Ingenbohl und Arth wurde 2005 die Ausarbeitung eines Masterplans in Angriff genommen. Wie bereits bei den bisher durchgeführten Masterplanungen wurden auch für dieses Gebiet die Bedürfnisse einer zweckmässigen Mobilität mit den Interessen der Raumplanung abgeglichen. Bestandteil der regionalen Richtplanergänzungen Rigi - Mythen (1. Teil), die am 21. November 2007 vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurden, sind verschiedene Projekte zur Optimierung der Strassenverkehrsinfrastruktur. Schwergewicht bildet dabei die Entwicklungsachse Urmiberg entlang der heutigen Seewernstrasse. Von den regionalen Richtplanergänzungen Rigi - Mythen (2. Teil) hat der Kantonsrat am 17. September 2008 zustimmend Kenntnis genommen.

Für die Gebiets- und Infrastrukturentwicklung entlang dem Urmiberg konnte unter Führung des Amtes für Raumentwicklung eine Testplanung abgeschlossen werden. Aus der gegenwärtig laufenden Vertiefungsphase ist ein Entscheid für die Weiterentwicklung des übergeordneten Strassennetzes zu erwarten. Mit der weiteren Projektentwicklung kann in den nächsten Strassenbauprogrammen eine weitergehende Detaillierung vorgenommen werden.

5.4 Masterplan Mitte

Auch für den mittleren Kantonsteil sind regionale Richtplanergänzungen vorgesehen. Wie in den anderen Regionen stellen die vorangehenden Masterplanungen die Basis für die vom Regierungsrat zu genehmigenden und vom Kantonsrat zur Kenntnis zu nehmenden regionalen Ergänzungen des kantonalen Richtplans dar. Unter der Federführung des Volkswirtschaftsdepartements wurden die entsprechenden Arbeiten aufgenommen. Von Ende April bis Ende Juni 2010 fand die öffentliche Mitwirkung statt. Nach Abschluss der öffentlichen Planaufgabe wurden die Stellungnahmen geprüft und den zuständigen Stellen zur Beurteilung zugestellt. Parallel zum Versand der öffentlichen Mitwirkung wurde der Entwurf dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Aufgrund der Beurteilungen der zuständigen Stellen und der Prüfungsergebnisse des Bundes wird die Richtplanergänzung überarbeitet und voraussichtlich im Herbst dem Regierungsrat unterbreitet. Die vom Regierungsrat erlassene Richtplanergänzung wird anschliessend dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet und anschliessend dem Bund zur Genehmigung eingereicht.

Nach Vorliegen der genehmigten regionalen Richtplanergänzungen ist vorgesehen, das Strassenbauprogramm entsprechend anzupassen.

6. Übersicht Kantonsstrassen

Der Gesamtrahmen des Strassenbauprogramms wird hauptsächlich durch die Grossprojekte respektive die "richtplanrelevanten" Projekte geprägt. Sämtliche Grossprojekte kommen aufgrund des aktuellen Projektstands und der erforderlichen Zeitspanne für die weitere Projektentwicklung erst ab etwa 2012 in die Realisierungsphase.

6.1 Abwicklung Grossprojekte und richtplanrelevante Projekte

Der grösste Teil der Projekte wird in den Jahren 2012 bis 2017 umgesetzt. Die praktisch zeitgleiche Umsetzung dieser Projekte bedingt in dieser Zeitspanne einen entsprechend hohen Finanzierungsbedarf (Nettobeträge zulasten Strassenrechnung, in Klammern Werte aus dem Vorjahresprogramm):

Südfahrt Küssnacht	55 Mio. (51) Franken	2014 - 2019
Umfahrt Pfäffikon	0 Mio. (75) Franken	
Kernentlastung Lachen	11 Mio. (16) Franken	2013 - 2017
Verlegung Anschluss Wollerau inklusive Zubringersystem	0 Mio. (21) Franken	
Zubringer Halten	0 Mio. (0) Franken	
Ausbau H8, Dritte Altmatt-Biberbrugg	74 Mio. (60) Franken	2012 - 2017
Urmibergachse	72 Mio. (56) Franken	2016 - 2024
N4 Ausbau Axen	45 Mio. (45) Franken	2014 - 2021
Hochbauten (Verkehrsamt/Werkhof Ausserschwyz)	25 Mio. (26) Franken	2012 - 2016
<u>Steinbachviadukt</u>	<u>18 Mio. (12) Franken</u>	<u>2011 - 2013</u>
Total	300 Mio. (362) Franken	(-62 / -17 %)

Als weitere wichtige Projekte schlagen auch die Kosten für den Ausbau der Muotathalerstrasse – mit Kosten von über 44 (28) Mio. Franken für die erste Etappe beim Gibelhorn ab 2011 – sowie für den Ausbau der Zugerstrasse, Küssnacht, mit über 24 (20) Mio. Franken ab 2017 zu Buche.

6.2 Zeitlich zurückgestellte Projekte

Wie bereits unter Ziffer 1.3 sowie 5.1 erwähnt, berücksichtigt das vorliegende Strassenbauprogramm gegenüber dem Vorjahresprogramm die Grossprojekte des Verkehrssystems Höfe nicht mehr. Sobald sich das weitere Vorgehen bei diesen Projekten wieder konkretisiert, müssen diese wichtigen Projekte in eines der nächsten Strassenbauprogramme wieder aufgenommen werden. Deshalb können die folgenden, bereits im letzten Strassenbauprogramm zurückgestellten Projekte nach wie vor nicht vorgezogen werden:

- SOB Brüggl - Ägeristrasse, Sattel, 2. Etappe	Baubeginn nach 2025
- Rüti - Dorf - Jessenenbrücke, Unteriberg	Baubeginn nach 2025
- Schmiedgasse, Schwyz	Baubeginn nach 2025
- Ortsdurchfahrt Reichenburg	Baubeginn nach 2025
- Seehof - Fallenbach, Gersau	Baubeginn nach 2025
- Ortsdurchfahrt Altendorf, 3. Etappe	Baubeginn nach 2025

Infolge der zeitlichen Verzögerung der Realisierung des Verkehrssystems Höfe eröffnet sich allerdings die Möglichkeit, das ebenfalls im letzten Strassenbauprogramm zurückgestellte Projekt Gross-Steinbach, Einsiedeln, um zehn Jahre vorzuziehen. Die Realisierung ist somit aus finanzieller Sicht ab 2015 möglich. Diese Korrektur ist sinnvoll, um das neue Verkehrsregime für den

Schwerverkehr rund um den Sihlsee nach Vollendung des Steinbachviadukts optimal umsetzen zu können. Der Abschnitt ist sanierungsbedürftig und erfordert Massnahmen für die Sicherheit des Langsamverkehrs.

6.3 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

Bei den aktuellen, sich in Planung befindlichen Umfahrungsprojekten handelt es sich um die Südumfahrung Küssnacht, die Kernentlastung Lachen, um das Verkehrssystem Höfe mit der Umfahrung Pfäffikon, dem Zubringer Halten sowie dem Zubringersystem Wollerau mit dem Fällmistunnel. Bei all diesen Projekten kann auf eine jahrelange Planungstätigkeit zurückgeblückt werden. Die Umfahrung Pfäffikon, die Kernentlastung Lachen sowie die Massnahmen in Wollerau wurden durch die Masterplanungen bestätigt. Die Südumfahrung Küssnacht ist Bestandteil einer nachhaltigen Anpassung der Funktionalität des übergeordneten Strassenverkehrsnetzes. Die Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklungsachse am Urmiberg respektive die Verlegung Seewernstrasse wurden durch den Masterplan Rigi - Mythen ausgelöst.

Zurzeit wird ein Instrumentarium erarbeitet, welches nebst der bisherigen Projektbeurteilung, basierend auf dem Durchfahrtswiderstand und der Trennwirkung, den Bedarf für künftige Umfahrungen aufzeigen und deren Priorisierung erleichtern soll.

6.3.1 Umfahrung Pfäffikon

Zurzeit ist bei der Umfahrung Pfäffikon das Bauprojekt Variante „Tunnel kurz“ gestoppt. Bei der Ausarbeitung des Bauprojekts wurde festgestellt, dass für diese Lösung mit massiven Mehrkosten gerechnet werden muss. Für das gesamte Vorhaben wird eine sehr aufwändige Bauweise erforderlich, weil das geplante Vorhaben überwiegend im Grundwasser und in ungünstigen Bodenverhältnissen zu liegen kommt. Die für September 2010 geplante Gemeindeabstimmung über den Baukredit der Umfahrung Pfäffikon ist verschoben worden. Die Mehrkosten und die Verschiebung der Gemeindeabstimmung wurden im Juni 2010 per Medienmitteilung kommuniziert.

6.3.2 Kernentlastung Lachen

Im Herbst 2008 hat das Lachner Stimmvolk dem Baukredit für die Kernentlastung Lachen zugestimmt. Auf der Basis der bereits zu einem früheren Zeitpunkt vom Volk verabschiedeten Baulinien wird gegenwärtig das Bauprojekt ausgearbeitet, welches Grundlage für das Projektgenehmigungsverfahren sein wird. Parallel dazu erfolgt der Landerwerb. Der Baubeginn ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

6.3.3 Südumfahrung Küssnacht und Leistungssteigerung Zugerstrasse

In einer ersten Etappe soll die Umfahrung vom Ebnet bis zur Räämatt erstellt werden. Das Vorprojekt für die erste Etappe liegt vor. Die öffentliche Auflage der kantonalen Nutzungsplanung ist erfolgt und die Einsprachebehandlung ist im Gange. Aufgrund des derzeitigen Projektstands sowie unter der Voraussetzung eines weiteren Projektablaufes ohne schwerwiegende Einsprachen und langwierige Landerwerbsverfahren kann bestenfalls mit einem Baubeginn im Jahre 2014 gerechnet werden.

Die Machbarkeit einer zweiten Etappe von der Räämatt bis ins Breitfeld konnte mit einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen werden. Der Bezirk Küssnacht wird dazu auf eigene Kosten ein Bauprojekt ausarbeiten und das Vorhaben allenfalls vorzeitig realisieren. Eine Mitfinanzierung der zweiten Etappe durch den Kanton ist aufgrund der aktuellen Nutzenbewertung fraglich. Der abschliessende Entscheid wird von der Beurteilung durch das in Ziffer 6.3 erwähnte neue Instrument zur Beurteilung künftiger Umfahrungsprojekte abhängen.

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

6.3.4 Entwicklungssachse Urmiberg

Im Zusammenhang mit der Testplanung Entwicklungssachse Urmiberg (regionale Richtplanergänzung Rigi - Mythen) werden gegenwärtig auch Alternativen zum Ausbau der Seewernstrasse geprüft. Die methodischen Grundlagen für den Entscheid von Teilelementen der zu wählenden Linienführungen werden die Grundlage für weitere übergeordnete Planungen bilden, in denen insbesondere auch die Aspekte möglicher Siedlungsentwicklungen zu berücksichtigen sind. Erst nach Abschluss dieser Planungsarbeiten können die einzelnen Abschnitte weiter detailliert in den folgenden Strassenbauprogrammen berücksichtigt werden.

6.4 Weitere übergeordnete Projekte

6.4.1 Erschliessung Ybrig

Der Regierungsrat hat im September 2003 den Systementscheid für die Erschliessung der Region Ybrig gefällt und dem Ersatz des Steinbachviaduktes als beste Lösung zugestimmt. Für die in einem Projektwettbewerb ausgewählte Bestvariante liegt das Bauprojekt vor. Der Kantonsrat hat den entsprechenden Verpflichtungskredit am 24. Juni 2010 bewilligt. Der Baubeginn ist für 2011 vorgesehen.

Ein weiteres übergeordnetes Projekt im Rahmen der Erschliessung des Ybrig ist der Ausbau des Abschnittes Gross - Steinbach. Das Bauprojekt wurde bereits öffentlich aufgelegt. Die Genehmigung des Projekts durch den Regierungsrat und die Bewilligung des erforderlichen Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat sind für das laufende Jahr 2010 geplant. Wie unter 6.2 erwähnt, wurde die Realisierung dieses Projekts infolge der Verzögerungen bei den Grossprojekten Verkehrsoptimierung Höfe gegenüber dem letzten Strassenbauprogramm von 2025 auf 2015 vorgezogen.

6.4.2 Fertigstellung Hauptstrasse Nr. 8 Schwyz - Pfäffikon

Für den Abschnitt Zweite Altmatt - Höli - Biberbrugg ist das Bauprojekt öffentlich aufgelegt worden. Gegen das Projekt sind verschiedene Einsprachen eingegangen. Die Projektierungsarbeiten für das Strassenprojekt sind soweit fortgeschritten, dass bei optimalem Verlauf der weiteren Vorbereitungsarbeiten und Erledigung der Einsprachen mit einem Baubeginn im Jahre 2012 gerechnet werden kann. Mit diesem anspruchsvollen Ausbauabschnitt kann die letzte Lücke der Hauptstrasse Nr. 8 geschlossen werden.

6.4.3 Grosskreisel Siebnen

Das Vorprojekt des Grosskreisels Siebnen ist abgeschlossen. Das Justizdepartement hat Ende 2007 die kantonale Nutzungsplanung öffentlich aufgelegt. Die eingegangenen Einsprachen konnten erledigt werden. Während der öffentlichen Planaufgabe ist eine Einsprache gegen das Projekt eingereicht worden. Es ist möglich, dass das Projekt leicht angepasst werden muss. Gemäss ak-

tuellem Planungsstand ist vorgesehen, Ende 2012 mit den Bauarbeiten für das erste Element, die neue Brücke über die Wägitaleraa, zu beginnen.

6.4.4 Bergstrassen

Die Bergstrassen werden als Sammelprojekt zusammengefasst. Nach Vorliegen der Überprüfung des Zustandes der verschiedenen Bergstrassen werden auch in dieser Projektgruppe die einzelnen Projekte sukzessive detailliert und aufeinander abgestimmt im Strassenbauprogramm ausgewiesen.

6.5 Weitere Veränderungen gegenüber Vorjahresprogramm

Abgesehen von den beschriebenen Projektverschiebungen konnte am Vorjahresprogramm festgehalten und die neuen Erkenntnisse aus der laufenden Projektbearbeitung berücksichtigt werden. Bei einigen Projekten zeigte sich bei der Projektentwicklung, dass die Kosten höher ausfallen werden als ursprünglich angenommen. Für einige richtplanrelevante Projekte wurden, obwohl deren Realisierung ausserhalb des Planungshorizontes liegt, Vorbereitungsarbeiten vorgesehen. Diese dienen als Entscheidungsgrundlage für die weitere Projektentwicklung.

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 Termin und Kosten gemacht werden.

6.6 Baulicher und betrieblicher Unterhalt Kantonsstrassen

Im Rahmen des Managements der Strassenerhaltung (MSE) wurde 2005 und 2008 das gesamte Kantonsstrassennetz aufgenommen und dessen Zustand visuell erhoben. Die aktuellen Indexwerte 2008 zeigen, dass im Vergleich zu jenen von 2005 das kantonale Strassennetz einen bezüglich Index I1 um 4.4% besseren Zustand aufweist. Mittels den erhobenen Zustandswerten sowie weiteren Parametern können die künftigen baulichen Unterhaltmassnahmen mittelfristig geplant werden. Grundsätzlich zeigt sich, dass die Kantonsstrassen in einem guten bis sehr guten Zustand sind und deshalb die bisherige Unterhaltsstrategie weitergeführt werden kann.

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 jedoch zu beachten, dass aufgrund der Altersstruktur des Strassennetzes und der zunehmenden Verkehrslasten (40-Tonnen-LKW) sowie der zukünftigen Erweiterung des Kantonsstrassennetzes mit einem stetig steigenden Unterhaltsbedarf zu rechnen ist.

7. 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 bei-

den Kantonen Uri und Schwyz sowie dem Bund. Die Gesamtleitung hat das Tiefbauamt des Kantons Schwyz inne.

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.

Ab 2015 plant das ASTRA eine Gesamtsanierung des Seelisbergtunnels, welche voraussichtlich vier Jahre dauern wird. Während dieser Zeit kann der Seelisbergtunnel nur mit einer Tunnelröhre im Gegenverkehr betrieben werden. Die Leistungsfähigkeit der A2 zwischen Beckenried und Seedorf ist daher eingeschränkt. Als Ausweichroute ist die A4 über die Axenstrasse vorgesehen. Daher können bauliche Massnahmen auf der A4 erst später realisiert werden.

8. Erwägungen

8.1 Entscheidende Masterplanungen vor Abschluss

Mit der Genehmigung des Masterplans Rigi - Mythen (2. Teil) und dem im Aufbau begriffenen Masterplan Mitte werden die notwendigen Grundlagen vorhanden sein, damit durch die Umsetzung geeigneter Projekte die langfristige Netzfunktionalität des Kantonsstrassennetzes auch in diesen Gebieten hergestellt respektive aufrecht erhalten werden kann.

Insbesondere nach Abschluss der Vertiefungsphase zur Testplanung Urmibergachse sind in der folgenden Projektphase die erforderlichen Projekte stufengerecht zu entwickeln, aufeinander abzustimmen und anschliessend prioritätsgerecht in die folgenden Strassenbauprogramme zu integrieren.

8.2 Erhöhungen Strassenbauschuld (Finanzierung)

Infolge der durch verschiedene Randbedingungen ausgelösten Konzentrierung der richtplanrelevanten Grossprojekte auf den Zeitraum zwischen 2011 und 2018 reichen die vorhandenen Mittel der Spezialfinanzierung auch bei einer Reduktion des Selbstfinanzierungsgrades auf 70 % nicht aus, um die geplanten Massnahmen in diesem Zeitraum realisieren zu können. Um die Finanzierung gewährleisten zu können, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Reduktion des Selbstfinanzierungsgrades auf knapp 50% in den Jahren 2013 bis 2016
- Erhöhung der Strassenbauschuld auf maximal 145 Mio. Franken um den Zeitraum 2017 bis 2019
- Gezielte Projektreduzierung für einen kontinuierlichen Abbau der Strassenbauschuld ab 2018 auf unter 50 Mio. Franken bis zum Ende der Planungsperiode

Damit nach der Realisierung der bis 2025 geplanten Massnahmen die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel nicht zu einem grossen Teil für Verzinsungen und Abschreibungen benötigt werden, muss die Strassenbauschuld bis zum Ende der Planungsperiode wieder massiv abgebaut werden können. Nur so kann langfristig für den Unterhalt und die Funktionalitätserweiterung der Strasseninfrastrukturanlagen der zwingend notwendige Handlungsspielraum gewahrt werden.

8.3 Grundlegende Überprüfung

Mit dem Abschluss der Vertiefungsphase Testplanung Urmibergachse werden voraussichtlich die aus heutiger Sicht letzten übergeordneten Projekte, die mittel- bis langfristig für eine genügende Leistungsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes erforderlich sind, in einem weiteren Detaillie-

rungsgrad festgelegt. Auch das weitere Vorgehen mit der Verkehrsoptimierung Höfe ist innerhalb einem bis zwei Jahren zu klären. Nach Vorliegen dieser Ergebnisse muss das Strassenbauprogramm vertieft überprüft werden und dann zur Abstimmung gelangen. Gleichzeitig sind auch die ausserhalb der Planungsperiode liegenden richtplanrelevanten Projekte zu konkretisieren.

Das vorliegende Strassenbauprogramm zeigt deutlich auf, dass die zweckgebundenen Finanzierungsmittel enge Grenzen setzen und kein Raum für zusätzliche Projekte vorhanden ist.

Beschluss des Regierungsrates

1. Genehmigung Strassenbauprogramm 2011 - 2025 gemäss beiliegendem Anhang 1 im Sinne der Erwägungen.

2. Das Strassenbauprogramm ist als Grundlage für das Budget 2011 und den entsprechenden Finanzplan zu verwenden.

3. Die Vorhaben der Verkehrsoptimierung Höfe werden im Strassenbauprogramm 2013 - 2027 neu positioniert und eingestellt.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Peter Gander, Staatsschreiber