

**Beschluss Nr. 815/2008**

Schwyz, 5. August 2008 / ju

**Strassenbauprogramm 2009 - 2023**

Bericht an den Kantonsrat

**1. Allgemeines**

1.1 Umfang des Strassenbauprogrammes

Am 24. Juni 2008 genehmigte der Regierungsrat mit RRB Nr. 702/2008 das Strassenbauprogramm 2009 - 2023. Das Strassenbauprogramm legt die Investitionstätigkeiten im Strassenbau fest und wird über einen Zeitraum von 15 Jahren - im Sinne einer Finanz-, Mittelfrist- und Langfristplanung - ausgelegt und jährlich aktualisiert. Es ist ein Hilfsmittel des Regierungsrates, um die Investitionen in den Strassenbau wirkungsvoll steuern zu können. Im Sinne der Transparenz legt der Regierungsrat das Strassenbauprogramm dem Kantonsrat periodisch zur Kenntnis vor.

Sämtliche im Strassenbauprogramm enthaltenen Projekte wurden auf ihren Nutzwert überprüft und entsprechend priorisiert. Für die Terminierung bilden nebst dem Nutzwert auch die Aspekte der Leistungsfähigkeit (Gewährleistung der wirtschaftlichen Prosperität), Verkehrssicherheit und Erhaltung der baulichen Substanz sowie die regionale Verteilung wesentliche Faktoren. Bei verschiedenen Grossprojekten konnten die Terminvorgaben gegenüber den Vorjahren weiter konkretisiert werden.

Die Auswirkungen im Zusammenhang mit der Neuregelung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton (NFA) sind im vorliegenden Strassenbauprogramm berücksichtigt. Mit der Einführung der NFA auf den 1. Januar 2008 erfolgte bei den Hauptstrassen der Übergang von der Objekt- zur Globalfinanzierung. Die Nationalstrassen werden nun vollumfänglich durch den Bund finanziert. Davon ausgenommen bleiben die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes - was den Kanton Schwyz bei den Tunnelausbauten am Axen betrifft - sowie die interessensmässige Beteiligung an Nationalstrassenprojekten.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Mit Ausnahme der noch nicht abgeschriebenen Motion 4/94 "Erschliessung Ybrig", für welche die Frist zur Erledigung bis zum 31. Dezember 2012 erstreckt worden ist, und des im Kantonsrat

noch nicht behandelten Postulats P22/07 "Entschärfung Hämibei-Rank" sind keine parlamentarischen Vorstösse pendent, welche die Investitionstätigkeiten im Strassenbau wesentlich beeinflussen können.

### 1.3 Finanzierung Strassenbau

Die Finanzierung der Aus-, Neu- und Umbauten der Kantonsstrassen erfolgt - im Sinne einer Spezialfinanzierung - über die geschlossene Strassenrechnung. Diese Spezialfinanzierung Strassenwesen wird vom Nettoertrag des Verkehrsamtes und von den zweckgebundenen Beiträgen des Bundes gespeisen. Die sogenannten nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes werden aus den Erträgen der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der Autobahnvignette an die Kantone ausgerichtet. Weiter richtet der Bund an die Kantone Globalbeiträge für die Hauptstrassen aus. Dem Kanton Schwyz werden unter dem Titel Randregionen und Berggebiete zudem jährliche Beiträge aus dem Infrastrukturfonds ausgerichtet.

Nebst den Investitionen für die Hauptstrassen und für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes (Ausbau Axen) werden von der Spezialfinanzierung Strassenwesen auch die Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, die Hochbauten im Zusammenhang mit dem Strassenwesen und die Kostenbeiträge an die Verbindungsstrassen getragen.

### 1.4 Auswirkungen NFA

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 sogenannte Verbundaufgaben von den Kantonen zu vollziehen sind.

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.

### 1.5 Verwaltungsvermögen Tiefbau

Die Strassenbauschuld konnte im vergangenen Jahr abgebaut werden. Das Verwaltungsvermögen Tiefbauten beträgt aktuell Fr. 5 283 063.30 (Buchwert am 31. Dezember 2007). Die sehr grossen anstehenden Investitionen im Strassenbau werden die Strassenbauschuld (nicht abgeschriebene Investitionen) in den Jahren 2017 bis 2019 auf die Höhe von rund 140 Mio. Franken anwachsen lassen. Durch eine gezielte Reduktion der Investitionen soll die Strassenbauschuld bis zum Ende der Langfristplanung im Jahre 2023 wieder auf rund 65 Mio. Franken abgebaut werden. Die Strassenbauschuld ist innerhalb der Staatsrechnung zu verzinsen.

## 2. Vorgaben

### 2.1 Selbstfinanzierungsgrad

In Anlehnung an die Finanzrichtlinien zum Voranschlag 2009 und dem Finanzplan 2010 - 2012 wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70 % nicht zu unterschreiten. Aufgrund der gesamtwirtschaftlich unabdingbaren und strategisch zwingend notwendigen Umsetzung der im Richtplan festgesetzten Projekte zwischen 2011 und 2019 muss der Selbstfinanzierungsgrad in den Jahren 2011 bis 2015 gegenüber der Vorgabe leicht reduziert werden, unterschreitet aber 60 % nicht. Die Reduktion des Selbstfinanzierungsgrades ermöglicht es, Nettoinvestitionen zwischen 60 bis 70 Mio. Franken pro Jahr zu tätigen.

## 2.2 Planrechnung

Anhang 1 zeigt die Planrechnung des spezialfinanzierten Strassenwesens für die Zeitperiode 2009 - 2023. Darin werden die finanziellen Rahmenbedingungen dargestellt. Die Nettoinvestitionen gemäss Planrechnung stellen auch die Basis für das Budget 2009 und den entsprechenden Finanzplan für die Investitionsrechnung dar.

### 2.2.1 Finanzierungsmittel

Der Nettoertrag des Verkehrsamtes basiert auf dem Ergebnis des Jahres 2007. Gestützt darauf wird für die Zeitspanne bis 2022 ein jährlicher Ertragszuwachs von 0.7 bis 0.8 Mio. Franken prognostiziert. In den Erträgen des Verkehrsamtes ist die vom Kantonsrat am 25. Oktober 2006 beschlossene Teilrevision der Verordnung über die Motorfahrzeugabgaben vom 13. Mai 1992 (MfzV, SRSZ 782.310) berücksichtigt.

Mit dem Inkrafttreten der NFA und dem im Zusammenhang mit dem Sachplan Verkehr zu erfolgenden 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. Nach Abschluss dieser Übergangsphase wird dieser Bundesbeitrag bei jährlich rund 1.7 Mio. Franken liegen.

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) berücksichtigt. Die Details können dem Anhang 1 entnommen werden.

Die Planrechnung zeigt auf, dass ohne zusätzliche Finanzierungsmittel nicht alle geplanten Grossprojekte (Umfahrung Pfäffikon, Fällmistunnel, Steinbachviadukt, Urmibergachse, Südumfahrung Küssnacht, usw.) im zeitlich beabsichtigten Zeitraum realisiert werden könnten. Zudem entstehen durch die etwa gleichzeitige Umsetzung der Grossprojekte im Zeitraum zwischen 2011 und 2019 sehr hohe Kapitalkosten. Um die Grossprojekte im vorgesehenen Zeitrahmen realisieren zu können, wird die erforderliche Bereitstellung von zusätzlichen finanziellen Mitteln eine zeitlich beschränkte Erhöhung der Strassenbauschuld auf 130 bis 150 Mio. Franken bewirken.

Um die Strassenbauschuld am Ende der Langfristplanung auf einen Betrag unter 70 Mio. Franken abbauen zu können, sind weitere Finanzmittel von 50 bis 60 Mio. Franken erforderlich. Bereits mit einer zeitlich auf rund sieben Jahre beschränkten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15 % kann das Finanzierungsdefizit ausgeglichen gestaltet werden. Der damit generierte Betrag hilft namentlich mit, dass die auf dem gesamten Kantonsgebiet liegenden - grösstenteils auch unter dem volkswirtschaftlichen Aspekt wichtigen - Grossprojekte zügig realisiert werden können.

Zwischen 2018 und 2023 soll die Strassenbauschuld durch reduzierte Investitionstätigkeiten und einem damit einhergehenden Finanzierungsüberschuss auf rund 65 Mio. Franken abgebaut werden. Damit kann die Flexibilität geschaffen werden, um auch für die nach der Langfristplanung anstehenden Grossprojekte (Zubringer Halten, Umfahrung Rothenthurm, Südumfahrung Küssnacht 2. Etappe usw.) entsprechende finanzielle Mittel bereitstellen zu können.

Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten. Es wird keine Teuerung berücksichtigt. Sollten 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, ist mit einer weiteren Verknappung der verfügbaren Finanzmittel zu rechnen.

### 2.2.2 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 Spur realisiert wird, ist für den äusseren Kantonsteil eine auf die Zukunft ausgerichtete Lösung erforderlich. Grundsätzlich wäre die Erweiterung der Prüfhalle in Pfäffikon um eine zusätzliche, dritte Spur möglich. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse 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. Im Zusammenhang mit der Umfahrung Pfäffikon würden zudem weitere Konfliktpunkte entstehen.

Die Raumbedürfnisse des Strassenunterhalts und eine Prüfhallenerweiterung des Verkehrsamtes können auf dem heutigen Areal in Pfäffikon nicht befriedigend gelöst werden. Im Rahmen der Immobilienstrategie evaluiert das Baudepartement alternative Standorte für das Verkehrsamt und den Werkhof des Tiefbauamtes im äusseren Kantonsteil. In den kommenden zwei Jahren ist geplant, die Standortevaluation und Projektentwicklung abzuschliessen. Alsdann sollen die Bauprojekte erstellt und öffentlich aufgelegt werden. Für beide Projekte ist die Einräumung eines Verpflichtungskredites (Kantonsratsbeschluss und Volksabstimmung) notwendig. Die Ausführungsplanung und die Realisierung sind für die Jahre 2012 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 zirka 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 beiden Hochbauvorhaben in Pfäffikon und Goldau reduzieren in den Jahren 2011 bis 2016 die für Strassenbauten verfügbaren Finanzmittel der Strassenrechnung. Die Auswirkungen sind in der Planrechnung (Anhang 1) ersichtlich.

## 2.3 Übergeordnete Planungen / Randbedingungen

### 2.3.1 Masterpläne / Richtplanergänzungen

Um die Aspekte der Siedlungsentwicklung und der Infrastruktur optimal aufeinander abstimmen zu können, wurden in verschiedenen Regionen Masterpläne erarbeitet oder sind noch in Bearbeitung. Die Ergebnisse der Masterpläne fliessen in die regionalen Richtplanergänzungen ein und werden damit behördenverbindlich. Die Masterpläne beinhalten die Verkehrsinfrastrukturanlagen, die in den nächsten 20 bis 30 Jahren realisiert werden sollen.

Die Richtplanergänzungen Höfe, March und Rigi - Mythen I konnten am 21. November 2007 dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht werden und liegen beim Bund zur Genehmigung. Die Arbeiten für den Masterplan Rigi - Mythen II konnten abgeschlossen werden, der Masterplan Mitte ist in Bearbeitung.

Die in den Masterplänen enthaltenen, übergeordneten Strasseninfrastrukturprojekte sind elementare Bestandteile des Strassenbauprogramms. So beanspruchen die aus den Masterplänen hervorgegangenen Projekte nahezu 50 % der verfügbaren Mittel.

### 2.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die übergeordneten Betriebskonzepte des öffentlichen Verkehr (öV) liefern ebenfalls eine wichtige Grundlage für die Planung der Strasseninfrastruktur. Einerseits können durch ein attraktives öV-Angebot die Strassen entlastet und somit gewisse Reserven geschaffen werden, andererseits rufen die Bedürfnisse des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auch Investitionen bei den Stras-

senanlagen hervor. Busspuren, Bushaltestellen oder die notwendige Führung des Langsamverkehrs werden durch die Strassenrechnung finanziert.

### 2.3.3 Projekte Nationalstrassen

Für die aus den Masterplänen Höfe und March hervorgegangenen Projekte zur Verbesserung der Funktionalität und Verkehrssicherheit der A3 ist die weitere Projektentwicklung angegangen worden und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes.

Die Projekte Umbau Anschluss Pfäffikon, Umbau Anschluss Lachen und Verlegung Anschluss Wollerau sollen Ende 2008, spätestens im Verlaufe des Jahres 2009, der ASTRA-Filiale Winterthur zur Weiterbearbeitung übergeben werden. Die Schnittstellen und Abhängigkeiten zum Kantonsstrassennetz bleiben jedoch bestehen.

### 2.3.4 Verkehrstechnik

Um die gesamten Strassenanlagen nachhaltig und möglichst unter Berücksichtigung aller massgebenden Aspekte planen und betreiben zu können, sind auch die Aspekte der Verkehrstechnik aus Sicht des gesamten Netzes zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang werden die Aspekte Langsamverkehr, Verkehrssicherheit und Strassenzustand flächendeckend für das gesamte Netz aufbereitet und fliessen, wo bereits vorhanden, ebenfalls als Grundlage in die Ausarbeitung des Strassenbauprogrammes und in die einzelnen Projektbearbeitungen ein.

## 3. Methodik

Die Bearbeitung des Strassenbauprogrammes erfolgt jeweils in vier Phasen:

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

Um die Resultate der Nutzenbewertung der einzelnen Projekte zu verifizieren, wurde für das vorliegende Strassenbauprogramm die Evaluation mit einem zweiten, unabhängigen Verfahren durchgeführt. Die Resultate konnten bestätigt werden.

### 3.1 Schwachstellenanalyse

Für das gesamte kantonseigene Hauptstrassennetz mit einer Länge von rund 222 km wurde abschnittsweise eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei wurden unter anderem folgende Aspekte mit einem einheitlichen Beurteilungsraster aufgezeigt:

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

Bei der Schwachstellenanalyse wurden speziell auch die regional unterschiedliche entwicklungs- politische Bedeutung und die heutigen Verkehrsbelastungen berücksichtigt. Es ist jedoch zu be-

achten, dass auch bei technisch optimierten Ausbauten einige Schwachstellen (Lärm, Entflechtung Verkehr, Schadstoffbelastungen usw.) nicht eliminiert werden können.

Die Resultate der Analyse über das gesamte Kantonsstrassennetz zeigen in etwa die bereits bekannten Schwachstellen im Netz auf. Die Grossprojekte befinden sich in Regionen mit einem hohen Entwicklungspotenzial.

### 3.2 Ermittlung Kenndaten Projekte

Die Kenndaten für die Projekte werden überprüft und wo notwendig neu ermittelt. Die Kostengenauigkeit bei den einzelnen Projekten ist vom jeweiligen Projektstand abhängig und wird periodisch den neuen Erkenntnissen angepasst.

Auf einer Strecke von 186 km des kantonalen Hauptstrassennetzes (ohne Bergstrassen) wurde auf der Basis der Schwachstellenanalyse und des Bedarfs der Substanzerhaltung der Strassenzustand aufgezeichnet und bewertet. Die Streckenabschnitte mit Handlungsbedarf wurden als Projekte erfasst und ergeben kumuliert eine Gesamtlänge von über 100 km. Nach der Umsetzung sollte gemäss heutigem Wissensstand der Endausbau des Kantonsstrassennetzes grösstenteils erreicht sein. Die Projekte sind in folgende fünf Projekttypen unterteilt:

- "Richtplanrelevante Projekte ": Hier handelt es sich um äusserst bedeutungsvolle Projekte, meist im Bereich von Regionen mit hohem Entwicklungspotenzial (Umfahrung Pfäffikon, Südumfahrung Küsnacht, Kernentlastung Lachen, Verlegung Anschluss Wollerau, usw.). Diese Projekte wurden im Rahmen der regionalen Richtplanergänzungen festgesetzt und sind mit der geplanten Siedlungsentwicklung abgestimmt. Nahezu 50 % der zur Verfügung stehenden Mittel werden für diese Projektgruppe aufgewendet.
- "Zwingende Projekte": Projekte, die bei der Bewertung 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 Zugerstrasse Küsnacht, Ortsdurchfahrt Freienbach, Siebnen - Schübelbach oder der Abschnitt Birchli - Gross. Es werden zwischen 10 bis 15 % der zur Verfügung stehenden Mittel für diese Projektgruppe aufgewendet.
- 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 "Substanzerhaltung" zugewiesen. Es handelt sich um Projekte wie Ruestel - Unteriberg, Etzelpark - Lidwil (Freienbach / Altendorf), Turm-Nasegg (Arth) oder Teile der Massnahmen an der Seestrasse in Gersau. Für diese Gruppe werden im Moment durchschnittlich unter 10 % der gesamten zur Verfügung stehenden Mittel aufgewendet. Der Anteil dieser Projekte wird 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 Gesamtopitik des Kantons nicht dringend notwendig sind (Radweg Sumpf Küsnacht, Bahnhofstrasse Brunnen, Ortsdurchfahrt Rothenthurm, usw.) werden der Gruppe "regionale Projekte" zugeordnet. Für diese Projektgruppe werden nahezu 20 % der Mittel verwendet.

Bergstrassen: Der Kanton Schwyz besitzt einen nicht unwesentlichen Anteil an Bergstrassen. Bei diesen 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 Bau-

substanz 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.

### 3.3 Nutzenbewertung der Projekte

Mit Hilfe eines speziell entwickelten Programms wurde seit 2003 für sämtliche Projekte eine einheitliche Nutzenbewertung unter Berücksichtigung der vorgängig erfolgten Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei wurden aufgrund eines einheitlichen Beurteilungsrasters folgende Aspekte aufgezeigt:

- Wirkung des Projektes (Steigerung Verkehrssicherheit, Reduktion Naturgefahren, Erhöhung Leistungsfähigkeit und Qualität usw.)
- Wirkung auf die Umwelt (Schadstoffemission, Verkehrslärm, Landverbrauch usw.)
- Wirtschaftliche Aspekte (Kosten, Steigerung Attraktivität in Umgebung, Qualitätssteigerung öffentlicher Verkehr, Erhöhung Standortqualität usw.)

Im Jahre 2008 wurden für sämtliche Projekte, die im Strassenbauprogramm enthalten sind, die Resultate der erwähnten Nutzenbewertung mit einer neu entwickelten Methodik überprüft. Die Nutzenbewertung umfasste neben der verkehrlichen Belastung folgende Aspekte:

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

Die bestehende Beurteilung konnte verifiziert und bestätigt werden. Mit der vorliegenden neuen Methodik wird es möglich sein, eine durchgängige und relativ einfach durchzuführende Überprüfung des gesamten Netzes aber auch einzelner Projekte vorzunehmen. Das Beurteilungsinstrument wurde so entwickelt, dass es für die Beurteilung eines einzelnen Projektes und als Element für die Überprüfung des gesamten Netzes eingesetzt werden kann. Das Tiefbauamt plant in den Folgejahren, das gesamte Netz aufzuarbeiten und die Massnahmen "aus Netzsicht" zu planen.

### 3.4 Priorisierung der Projekte

Die finanziellen Möglichkeiten für die einzelnen Jahre werden durch die Planrechnung vorgegeben. Auf Basis der Resultate der Nutzenbewertung, des Projekttyps, dem möglichen Zeitpunkt der Realisierung, 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 - abhängigkeiten angepasst werden.

## 4. Übersicht Projekte Kantonsstrassen

Der Gesamtrahmen des Strassenbauprogramms wird durch die Grossprojekte respektive die "richtplanrelevanten" Projekte geprägt. Alle Grossprojekte kommen aufgrund des aktuellen Projektstandes und der erforderlichen Zeit für die weitere Projektentwicklung erst ab etwa 2011 in

die Realisierungsphase. Der grösste Teil dieser Projekte wird in den Jahren 2012 bis 2016 umgesetzt. Die praktisch zeitgleiche Umsetzung dieser Projekte bedingt einen entsprechend hohen Finanzierungsbedarf (Nettobeträge zulasten Strassenrechnung) in diesem Zeitraum:

– Südumfahrung Küssnacht	51 Mio. Franken	2013-2019
– Umfahrung Pfäffikon	75 Mio. Franken	2011-2017
– Kernentlastung Lachen	16 Mio. Franken	2010-2014
– Verlegung Anschluss Wollerau inklusive Zubringersystem	30 Mio. Franken	2012-2017
– Ausbau H8, Dritte Altmatt - Biberbrugg	65 Mio. Franken	2010-2016
– Urmibergachse	50 Mio. Franken	2015-2020
– N4 Ausbau Axen	28 Mio. Franken	2011-2019
– Hochbauten (Verkehrsamt/Werkhof Ausserschwyz)	26 Mio. Franken	2011-2016
– Steinbachviadukt	16 Mio. Franken	2011-2013

#### 4.1 Umfahrungsprojekte

Bei den aktuellen, sich in Planung befindlichen Umfahrungsprojekten handelt es sich um die Südumfahrung Küssnacht, die Umfahrung Pfäffikon, die Kernentlastung Lachen sowie das Zubringersystem Wollerau inklusive Fällmistunnel. Bei all diesen Projekten kann auf eine jahrelange Planungstätigkeit zurückgeblickt 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.

##### 4.1.1 Umfahrung Pfäffikon

Das Justizdepartement hat – auf der Basis des abgeschlossenen Vorprojektes – die kantonale Nutzungsplanung für die Umfahrung Pfäffikon eingeleitet. Aufgrund der Änderungen im Zusammenhang mit der Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz wird das Baudepartement die kantonale Nutzungsplanung zum Abschluss bringen. Ab Herbst 2008 wird die Ausarbeitung des Bauprojektes in Angriff genommen. Sofern die weiteren Projektierungsarbeiten und der erforderliche Landerwerb ohne grosse Schwierigkeiten verlaufen, ist 2011 ein Baubeginn möglich.

##### 4.1.2 Kernentlastung Lachen

Auf der Basis der vom kommunalen Stimmvolk verabschiedeten Baulinien wird gegenwärtig das Bauprojekt ausgearbeitet, welches die Grundlage des in einem nächsten Schritt durchzuführenden Projektgenehmigungsverfahrens sein wird. Parallel dazu erfolgt der Landerwerb. Vor der Projektauflage ist vorgesehen, dass die Gemeinde im Herbst 2008 den Baukredit für die gesamte Kernentlastung erwirkt. Der frühest mögliche Baubeginn ist im Jahre 2011.

##### 4.1.3 Südumfahrung Küssnacht und Leistungssteigerung Zugerstrasse

In einer ersten Etappe soll die Umfahrung im Abschnitt zwischen dem Ebnet und der Rääbmatt erstellt werden. Das Vorprojekt für die erste Etappe ist abgeschlossen. Die Vorbereitungsarbeiten für die kantonale Nutzungsplanung wurden durch das Amt für Raumplanung in Angriff genommen, sind aber aufgrund der in der Zwischenzeit erfolgten Änderung der gesetzlichen Grundlagen durch das Baudepartement abzuschliessen. Der derzeitige Projektstand lässt unter der Voraussetzung eines weiteren Projektablaufes ohne schwerwiegende Einsprachen und langwierige Landerwerbsverfahren bestenfalls einen Baubeginn im Jahr 2012 zu.

Die Machbarkeit einer zweiten Etappe bis ins Breitfeld (2. Etappe Südumfahrung Küssnacht) konnte mit einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen werden. Der Bezirk Küssnacht hat die Planungskredite der ersten und zweiten Etappe beim Stimmbürger erwirkt. Die allfällige Finanzierung einer zweiten Etappe durch den Kanton ist zeitlich aufgrund der anstehenden Massnahmen in anderen Regionen erst nach der Langfristplanung (nach 2023) möglich. Dieses Projekt wird jedoch in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

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 zu vollziehen, wobei die Leistungssteigerung im Bereich der Autobahnausfahrt in einem ersten Schritt umgesetzt werden soll.

#### 4.2 Entwicklungssachse Urmiberg

Im Zusammenhang mit der Entwicklungssachse Urmiberg (regionale Richtplanergänzung Rigi - Mythen) wurde auch die Verlegung respektive der Ausbau der Seewernstrasse festgelegt. Die entsprechenden Planungsarbeiten für die Abstimmung der verschiedenen Interessen und die Bestimmung der Randbedingungen sind in Bearbeitung. Für den Talkessel Schwyz sind in diesem Zusammenhang das gesamte Verkehrssystem zu überprüfen und die entsprechenden Massnahmen aufeinander abzustimmen. Die Ergebnisse dieser Planungsarbeiten sind noch abzuwarten, um anschliessend zuverlässig die Eckpunkte im Strassenbauprogramm fixieren zu können.

#### 4.3 Weitere übergeordnete Projekte

##### 4.3.1 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 wird zurzeit das Bauprojekt ausgearbeitet. Die Auflage der kantonalen Nutzungsplanung ist für das Jahr 2009 geplant. Bei optimalem Planungsverlauf kann der Baubeginn ab dem Jahre 2011 erfolgen.

In Anbetracht der heute teilweise ungenügenden Verkehrssicherheit soll der Abschnitt Gross - Steinbach vorgezogen realisiert werden. Der Baubeginn für diesen Strassenausbau ist für das Jahr 2010 vorgesehen.

##### 4.3.2 Fertigstellung Hauptstrasse Nr. 8 Schwyz - Pfäffikon

Für den Abschnitt Zweite Altmatt - Höli – Biberbrugg ist die Ausarbeitung des Bauprojektes im Gange. Die Projektierungsarbeiten sind soweit fortgeschritten, dass bei optimalem Verlauf der weiteren Vorbereitungsarbeiten mit einem Baubeginn im Jahre 2010 gerechnet werden kann. Mit diesem anspruchsvollen Ausbauabschnitt kann die letzte Lücke der Hauptstrasse Nr. 8 geschlossen werden.

##### 4.3.3 Grosskreisel Siebnen

Das Vorprojekt des Grosskreisels Siebnen ist abgeschlossen. Das Justizdepartement hat Ende 2007 die kantonale Nutzungsplanung öffentlich aufgelegt. Die eingegangenen Einsprachen werden zurzeit behandelt. Bei problemlosem Planungsverlauf sollten Ende 2009 die Bauarbeiten für das erste Element, die neue Brücke über die Wägitaleraa, in Angriff genommen werden können.

##### 4.3.4 Bergstrassen

Die Bergstrassen werden als Sammelprojekt ausgewiesen. Nach Vorliegen der Überprüfung des

Zustandes der verschiedenen Bergstrassen werden auch in dieser Projektgruppe die einzelnen Projekte detailliert und aufeinander abgestimmt.

#### 4.3.5 Aufnahme neuer Projekte ins Strassenbauprogramm

Gegenüber dem Vorjahresprogramm wurden die Umfahrung Rothenthurm und der Zubringer zum geplanten Vollanschluss Halten, Pfäffikon, aufgenommen. Die Realisierung beider Projekte soll jedoch ausserhalb des Zeithorizontes des vorliegenden Strassenbauprogramms erfolgen.

#### 4.4 Veränderungen gegenüber Vorjahresprogramm

Grundsätzlich konnte am Vorjahresprogramm festgehalten und die neuen Erkenntnisse aus der laufenden Projektbearbeitung konnten berücksichtigt werden. Bei einigen Projekten zeigte sich im Rahmen 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.

Im vergangenen Jahr wurden die im Zusammenhang mit dem Masterplan Höfe stehenden Projekte aufeinander abgestimmt und terminlich weiter konkretisiert. Sämtliche Projekte sind im Zeitraum zwischen 2012 und 2017 zur Ausführung vorgesehen.

Insbesondere bei den Grossprojekten (Umfahrung Pfäffikon, Südumfahrung Küssnacht, Steinbachviadukt, Kernentlastung Lachen, Fertigstellung H8) bestehen verfahrensmässige Risiken, welche nicht unwesentliche 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.

#### 4.5 Baulicher und betrieblicher Unterhalt Kantonsstrassen

Gestützt auf die Ergebnisse der Betriebsabrechnungen beim betrieblichen Unterhalt erfolgte per 1. Januar 2004 eine klare Trennung der Aufwändungen für die Substanzerhaltung der Strassenanlagen und dem effektiven betrieblichen Unterhalt. Daraus resultierte, dass die Auslagen für die Werterhaltung der Strassen und Kunstbauten rund 48 % der für den Strassenunterhalt budgetierten kantonalen Finanzmittel betragen. Beim betrieblichen Unterhalt ist vor allem der Winterdienst erheblichen Schwankungen ausgesetzt.

Im Jahr 2005 wurde im Tiefbauamt das Erhaltungsmanagement der Fahrbahnen (EMF) eingeführt. Dabei wurde erstmals das gesamte Kantonsstrassennetz erfasst und dessen Zustand visuell festgehalten. Durch dieses systematische Vorgehen wird die Bewertung des Strassenzustandes auf objektive und nachvollziehbare Weise vorgenommen. Damit können die Erhaltungsmassnahmen optimal geplant und realisiert werden. Diese Zustandserhebungen werden in Zukunft in einem Turnus von drei Jahren wiederholt. Nach der ersten Nachfolgeerhebung in diesem Sommer kann eine Aussage über die Entwicklung des Fahrbahnzustandes gemacht werden. Die aktuellen Indexwerte der Fahrbahnen lassen im Vergleich mit anderen Kantonen auf einen guten Strassenzustand schliessen.

Das Strassenbauprogramm beinhaltet die zahlreichen Ausbauprojekte auf dem gesamten Kantonsstrassennetz. Diese Ausbauabschnitte sind mit den gemäss Zustandserhebungen sanierungsbedürftigen Strecken oftmals deckungsgleich. Dieser Umstand ist bei der Realisierung zu berücksichtigen und die Werterhaltungsmassnahmen sind entsprechend zu optimieren. Dieser Umstand hat aber zur Folge, dass die Werterhaltungsmassnahmen nicht immer im geplanten Ausmass umgesetzt werden können.

Es 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.

## 5. Weiteres Vorgehen

Infolge der durch verschiedene Randbedingungen ausgelösten Konzentrierung der richtplanrelevanten Grossprojekte auf den Zeitraum zwischen 2011 und 2017 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 minimal 60 % in den Jahren 2011 bis 2015.
- Erhöhung der Strassenbauschuld auf maximal 140 bis 150 Mio. Franken in den Jahren 2017 bis 2019.
- Gezielte Projektreduzierung für einen kontinuierlichen Abbau Strassenbauschuld ab 2018 auf unter 70 Mio. Franken bis zum Ende der Planungsperiode.
- Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15 %.

Damit nach der Realisierung der bis 2023 geplanten Massnahmen die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel nicht zu einem wesentlichen Teil für Verzinsungen und Abschreibungen benötigt werden, muss die Strassenbauschuld am Ende der Planungsperiode wieder auf unter 70 Mio. Franken abgebaut werden. Nur so kann langfristig für den Unterhalt und die Funktionalitätserweiterung der Strasseninfrastrukturanlagen der zwingend notwendige Handlungsspielraum gewahrt werden. Wird auf eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern verzichtet, müssen Grossprojekte zeitlich gestaffelt werden.

### Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, vom Strassenbauprogramm und der damit verbundenen Prioritätenfestsetzung bei der Bewirtschaftung der Kantonsstrassen Kenntnis zu nehmen.

2. Zustellung unter Beilage der Anhänge 1, 2, 4 und 6: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Baudepartement (2); Finanzverwaltung; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (3, unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Georg Hess, Landammann

Peter Gander, Staatsschreiber