

**Beschluss Nr. 624/2023**

Schwyz, 13. September 2023 / ju

Versandt am: 19. September 2023

**Strassenbauprogramm 2024–2038**

Genehmigung

**1. Sachverhalt**

Das kantonale Strassenbauprogramm wird als rollende Planung alle zwei Jahre aktualisiert. Das vorliegende Programm stellt grundsätzlich die Fortsetzung des letzten Programms dar, das vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 545 vom 24. August 2021 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2024–2038 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 Realisierbarkeit der Projekte. Sämtliche neuen Projekte wurden auf ihren Nutzwert überprüft, woraus sich die entsprechenden Prioritäten ergaben.

1.2 Vorwärtsstrategie Grossprojekte

Mit RRB Nr. 158 vom 9. März 2021 erstattete der Regierungsrat dem Kantonsrat Bericht über die beiden Postulate P 9/19 «Kantonsbeiträge an Strasse der Bezirke und Gemeinden (insbesondere Verbindungsstrassen)» und P 10/19 «Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten». Nach eingehender Prüfung der Sachlage sowie umfassender Abwägung der betroffenen Interessen kam der Regierungsrat zum Schluss, dass auf die Übernahme bisheriger Gemeinde- und Bezirkstrassen durch den Kanton verzichtet und derzeit auch das System der Mitfinanzierung kommunaler Strassen unangetastet belassen werden soll.

Zur Erhöhung der Realisierungschancen beabsichtigte der Regierungsrat im Gegenzug, bei den Autobahnanschlüssen und Zubringern Halten (neue Bezeichnung Zubringer Freienbach) und Wangen Ost auch unterirdische Varianten ergebnisoffen weiterzuverfolgen und den diesbezüglichen

chen finanziellen Handlungsspielraum des Kantons entsprechend zu erweitern. Neben dem zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht sollten sodann auch die Umfahrung Rothenthurm und der Autobahnhalbanschluss Arth vertieft geprüft werden. Damit sollte die weitere Bearbeitung und Beurteilung der genannten Grossprojekte im Rahmen einer gesamtheitlichen Betrachtung und mit dem Fokus eines möglichst grossen, kantonsweiten Mehrwerts für Mobilität, Siedlung, Raumplanung und Umwelt erfolgen.

An seiner Sitzung vom 28. April 2021 hat der Kantonsrat den Bericht mit 58:29 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen. Im vorliegenden Strassenbauprogramm wird dieser Entscheid grundsätzlich berücksichtigt (siehe aber unten Ziff. 5.2.4).

### 1.3 Langsamverkehr

Seit dem 1. Januar 2021 ist der Langsamverkehr beim Tiefbauamt angesiedelt (RRB Nr. 964 vom 22. Dezember 2020). Vorgesehen ist, dass mit dem neuen kantonalen Gesetz über Velowege (KVWG) die Aufwendungen für das Freizeitnetz weiterhin dem ordentlichen Staatshaushalt belastet werden, wohingegen die Aufwendungen für das Velo-Alltagsnetz, wie bisher schon bei Velowegen auf Kantonsstrassen, über die Spezialfinanzierung Strassenbau gedeckt werden. Den definitiven Entscheid fällt der Kantonsrat voraussichtlich im Herbst 2023.

## 2. Planrechnung

Die Planrechnung des vorliegenden Strassenbauprogramms wurde für den Zeitraum 2024–2038 erstellt (Anhang 1 und 2). Sie korrespondiert mit dem Voranschlag 2024 und dem Finanzplan 2025–2027 des spezialfinanzierten Strassenwesens. Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten und berücksichtigt ab dem Jahr 2028 eine Bauteuerung. Die Bauteuerung der Planjahre 2024–2027 kann vernachlässigt werden, da diese Kostenvorschläge und Prognosen laufend aktualisiert werden. Zudem wird jeweils eine offene Reserve von ca. 10 % eingerechnet.

### 2.1 Erfolgsrechnung

Der Nettoertrag des Verkehrsamtes korrespondiert mit dem Voranschlag und Finanzplan 2024–2027.

Die Nettoinvestitionen werden jährlich vollständig abgeschrieben und der Erfolgsrechnung belastet. Der ausgewiesene Ertrags- respektive Aufwandüberschuss des Strassenwesens wird Ende Jahr dem Bestand der Spezialfinanzierung im Eigenkapital (Strassenbauguthaben) zugewiesen.

### 2.2 Investitionsrechnung

#### 2.2.1 Bruttoinvestitionen Strassenwesen

Die zum Teil schwierigen und langwierigen Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen verhinderten in den vergangenen Jahren des Öfteren, dass die Strassenbauprojekte termingemäss umgesetzt werden konnten. Dadurch wurden jeweils tiefere Bruttoinvestitionen ausgelöst als vorgesehen und zusätzliche personelle Ressourcen gebunden. Im Voranschlagsjahr 2024 und in den Finanzplanjahren 2025–2027 werden die eingeplanten Strassenbauprojekte und deren Investitionskosten mittels Realisierungschancen und Wahrscheinlichkeiten bewertet. Diese Bewertungsmethode dient der möglichst realistischen Kostenplanung im Aufgaben- und Finanzplan (AFP).

*Realisierungschance (RC) 0–100 %:*

Die Realisierungschance beziffert die Erwartung der tatsächlichen Projektrealisierung. So liegt etwa genehmigten Projekten eine Realisierungschance von 100 % zugrunde.

*Realisierungswahrscheinlichkeit (RW) 50–100 %:*

Die Realisierungswahrscheinlichkeit bewertet die Umsetzungserwartung der eingestellten Mittel im angegebenen Realisierungszeitraum (Terminierung).

*Berechneter Planungsgrad (PG) 0–100 %:*

Der Planungsgrad ergibt sich aus dem Produkt der beiden Faktoren Realisierungschance (RC) x Realisierungswahrscheinlichkeit (RW). Die jährlichen Bruttokosten werden mit dem Planungsgrad multipliziert und für die Bewertung im AFP herangezogen.

Die Summe der um diese Faktoren reduzierten (gewichteten) Projektkosten entspricht dem errechneten realistischen Bruttoinvestitionswert der betreffenden Planjahre. Die Projektübersicht mit der reduzierten Plankostenrechnung ist im Anhang 3 zu finden. Darauf beziehen sich auch die Aussagen zur Entwicklung des Strassenbauguthabens (vgl. dazu insbesondere auch Ziff. 2.4). Die Plankostendarstellung im Bruttoprinzip ist im Anhang 4 zu finden (dieses war im Sinne des Vorsichtsprinzips Grundlage zur finanziellen Einordnung der Grossprojekte bei der Entwicklung des Strassenbauguthabens im RRB Nr. 158/2021).

### 2.2.2 Nettoinvestitionen

Mit den Weisungen zum AFP 2024–2027 (RRB Nr. 132 vom 14. März 2023) wurden die jährlichen Nettoinvestitionen des Baudepartementes im Voranschlagsjahr 2024 auf insgesamt rund 86 Mio. Franken und in den Folgejahren auf je 119 respektive 118 Mio. Franken festgelegt. In der vorliegenden Überarbeitung des Strassenbauprogramms ist diese Vorgabe bis und mit dem Finanzplanjahr 2025 eingehalten.

### 2.3 Selbstfinanzierungsgrad

In Anlehnung an die Vorgaben der Vorjahre wurde angestrebt, im Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70 % nicht zu unterschreiten. Mit einem Selbstfinanzierungsgrad von mindestens 70 % können gemäss Planrechnung jährlich bis zu rund 60 Mio. Franken Bruttoinvestitionen getätigt werden. Aufgrund der in Ziffer 1.2 erwähnten Vorwärtsstrategie Grossprojekte wird diese Kennzahl in einzelnen Jahren voraussichtlich unterschritten. Der tiefste Selbstfinanzierungsgrad zwischen 2024 und 2027 beträgt rund 44 %, dies insbesondere aufgrund der Realisierung des letzten Teilstücks der H8 Dritte Altmatt Nord – Höhli – Biberbrugg. In den Planrechnungsjahren von 2028 bis 2038 liegt der tiefste Selbstfinanzierungsgrad bei rund 43 %.

### 2.4 Saldo Spezialfinanzierung

Der Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen wird gemäss § 50 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) aus den Steuern und Gebühren der Motorfahrzeuge, durch zweckgebundene Beiträge und Anteile des Bundes und Dritter sowie weiteren Einnahmen finanziert. Die Spezialfinanzierung des kantonalen Strassenwesens hat somit eine Zweckbindung von Mitteln für den Bau und Unterhalt der Strassen zum Gegenstand.

Infolge der eher tieferen Investitionsvolumen der letzten Jahre steigt das Strassenbauguthaben von Fr. 256 679 251.46 (Buchwert am 31. Dezember 2022) bis zum Voranschlagsjahr 2024 auf rund 274 Mio. Franken an. Mit der geplanten Vorwärtsstrategie bezüglich der Grossprojekte wird das Strassenbauguthaben in den nächsten 15 Jahren kontinuierlich abgebaut, und es resultiert ein theoretischer Saldo von rund 8 Mio. Franken bis zum Jahr 2038.

### 3. Investitionsplanung

Das Strassenbauprogramm 2024–2038 wurde auf der Basis des letzten Programms wiederum für eine Periode von 15 Jahren aktualisiert. Die Bearbeitung erfolgte in vier Phasen:

- erstellen/aktualisieren der Gesamtkonzepte;
- Überprüfung und Ermittlung der Projektkennndaten;
- Nutzenbewertung der einzelnen und insbesondere der neuen Projekte;
- Priorisierung und Strukturierung der 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 der Projektkennndaten

Die Kennndaten 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 Abhängigkeiten zu anderen Projekten.

### 3.4 Priorisierung und Strukturierung der Projekte

Die finanziellen Möglichkeiten für die einzelnen Jahre ergeben sich aus der Planrechnung. Neben den baulichen Massnahmen für das Kantonsstrassennetz sind auch die Mittel für die Realisierung der Vorhaben auf dem Nationalstrassennetz (wie die Netzvollendung N4 Neue Axenstrasse und Halbanschluss Arth) sowie für den Lärmschutz, die Realisierung von Bushaltestellen (Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 [Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3]), Planungen und Projektierungen, Kleinprojekte und Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit usw. berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der Nutzenbewertung, des Projekttyps, des möglichen Realisierungszeitraums, der Abhängigkeit der Projekte untereinander, der regionalen Verteilung, der finanziellen Möglichkeiten sowie der personellen Ressourcen wurden die Projekte priorisiert. Grundlage für die Priorisierung stellte die letzte Aktualisierung des Strassenbauprogramms (2022–2036) dar, die den neuesten Erkenntnissen, dem Projektfortschritt und den vorhandenen Abhängigkeiten angepasst wurde.

## 4. Agglomerationsprogramme

Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006 (Infrastrukturfondsgesetz, IFG, SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Agglomerationsprogramme (AP) sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr in urbanen Räumen an.

Die AP der 4. Generation wurden Mitte 2021 beim Bund eingereicht. Nach der Prüfung durch den Bund ist die Bewertung für alle AP mit Beteiligung des Kantons Schwyz im Februar 2023 positiv ausgefallen. Aktuell steht noch der Beschluss des eidgenössischen Parlaments an. Eine Umsetzung ist ab 2024 möglich. Innerhalb der kommenden fünf Jahre kann bei erfolgreicher Projektumsetzung mit Bundesbeiträgen gerechnet werden. Es gilt eine Umsetzungspflicht innerhalb der fünf Jahre, ansonsten drohen dem betreffenden AP finanzielle Kürzungen.

Die grosse Anzahl an Agglo-Projekten und der administrative Aufwand für die Programme binden viele Ressourcen beim Tiefbauamt. Auch besteht eine latente Gefahr, dass kantonseigene Projekte, welche der Richtplan, die Strategie Wirtschaft und Wohnen oder das vorliegende Strassenbauprogramm vorgeben, von den Programmvorgaben (teilweise) übersteuert werden.

### 4.1 Agglomeration Obersee

Im Jahr 2003 starteten Gemeinden rund um den Obersee das Modellvorhaben Agglo Obersee, eine Vorlaufphase vor den eigentlichen AP. Der Einbezug weiterer Gemeinden in die Agglo Obersee folgte. In einer nächsten Generation wird, als letzte Märchler Gemeinde, auch die Gemeinde Galgenen mitmachen.

Bis heute wurden vier Generationen AP eingereicht. Von Generation zu Generation wurden die Inhalte des AP weiterentwickelt und vertieft.

Nach der Prüfung des AP der 4. Generation durch den Bund können für die Region Obersee (inklusive SG und ZH) Bundesgelder in der Höhe von ca. 35 Mio. Franken erwartet werden. Für den

Kanton Schwyz resultieren Gelder hauptsächlich für folgende Massnahmen (exklusive Vorvertragsteuerung, exklusive MWST):

- Siebnen – BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost ca. 1.6 Mio. Franken;
- Lachen – Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse ca. 0.8 Mio. Franken;
- Tuggen – Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse ca. 2.4 Mio. Franken;
- Wollerau – Langsamverkehrsführung Hüttenerstrasse ca. 3.0 Mio. Franken.

Obwohl bereits alle Beteiligten mit sehr vielen Projekten aus den AP 1–4 beschäftigt sind, hat sich der Verein Agglo Obersee, entgegen der Empfehlung des Tiefbauamtes, für die Teilnahme am AP der 5. Generation ausgesprochen. Die ersten Arbeiten dazu sind bereits aufgenommen worden.

#### 4.2 Agglomeration Talkessel Schwyz

Am 21. August 2015 initiierte der Gemeinderat Schwyz das AP für den Talkessel Schwyz, welchem in der Folge auch die Gemeinden Ingenbohl und Steinen beigetreten sind.

Die drei Gemeinden haben für die 3. Generation ein AP eingereicht und vom Bund Beiträge zugesprochen erhalten. Für die aktuelle 4. Generation wurde der Perimeter auf die Gemeinde Arth ausgedehnt.

Nach der Prüfung durch den Bund können für die Region Talkessel Bundesgelder in der Höhe von ca. 21 Mio. Franken erwartet werden. Für den Kanton Schwyz resultieren Gelder hauptsächlich für folgende Massnahmen (exklusive Vorvertragsteuerung, exklusive MWST):

- Arth – Langsamverkehrsführung Turm-Nasegg ca. 0.4 Mio. Franken;
- Schwyz – BGK Bahnhofstrasse Seewen ca. 1.0 Mio. Franken;
- Schwyz – Ortskern Schwyz ca. 1.2 Mio. Franken.

Der Verein Agglo Talkessel Schwyz hat sich dazu entschlossen, einen Marschhalt einzulegen und erst die laufenden Aggloprojekte abzuschliessen, bevor an einem nächsten AP (5. Generation) gearbeitet wird. Das Tiefbauamt begrüsst diesen Entscheid.

#### 4.3 Agglomeration Luzern

Mit seinem Beschluss Nr. 242 vom 12. März 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Luzern entschieden, dass der Kanton Luzern als Träger des AP Luzern zusammen mit dem Regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern ein AP Luzern der 4. Generation (AP LU 4G) erarbeitet. Der Kanton Schwyz ist mit dem Bezirk Küssnacht am Agglomerationsprogramm Luzern beteiligt, da der Bezirk Küssnacht Verbandsmitglied des Entwicklungsträgers LuzernPlus ist.

Im AP 4. Generation hat der Kanton Schwyz keine Massnahmen (A-Horizont) auf Kantonsstrassen eingestellt. In der 5. Generation wird vor allem der Bezirk Küssnacht Projekte einbringen.

#### 4.4 Agglomeration Einsiedeln

Der Bezirk Einsiedeln ist gemäss der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007 (MinVV, SR 725.116.21) eine beitragsberechtigende Agglomeration. Der Bezirk Einsiedeln hat sich deshalb mit Beschluss Nr. 2022.173 vom 13. Juli 2022 entschieden, ein eigenes AP der 5. Generation zu erarbeiten. Die Planungsarbeiten wurden aufgegleist und die Bearbeitung läuft. Diverse Massnahmen rund um den Bahnhof

Einsiedeln sowie für den Fuss- und Veloverkehr sind angedacht. Auch der Kanton Schwyz will sich mit einzelnen Massnahmen beteiligen.

## 5. Übersicht Kantonsstrassen

### 5.1 Grossprojekte auf Kantonsstrassen (ab 10 Mio. Franken)

Die oftmals zeitgleiche Umsetzung grosser Projekte bedingt entsprechende Finanzmittel in der betreffenden Zeitspanne (Nettoinvestitionen zulasten der Strassenrechnung inklusive Beiträge Dritter exklusive Agglomerationsbeiträge, in Klammern Werte aus dem vorherigen Strassenbauprogramm 2022–2036):

Projekt:	Nettoinvestitionen in Franken <sup>1</sup> :	Bauzeit:
Weid – Brücke Hinterthal, Muotathal	14 (15) Mio.	2024–2027
Hirschenbrücke, Altendorf	14 (-) Mio.	2024–2027
Grundstrasse, Schwyz	11 (11) Mio.	2024–2027
Ortsdurchfahrt Galgenen	11 (-) Mio.	2024–2027
Lustnau – Biberegg, Rothenthurm	17 (14) Mio.	2024–2028
Holeneich – Lägeten, Tuggen	17 (15) Mio.	2024–2029
Ausbau H8, 3. Altmatt – Höli – Biberbrugg	123 (90) Mio.	2024–2030
Obernas – Rotschuo, Gersau	28 (25) Mio.	2025–2029
Ruostel – Euthal, Einsiedeln	25 (12) Mio.	2025–2030
Langsamverkehrsführung Biberbrugg - Chaltenboden	24 (-) Mio.	2026–2029
Gibelhorn 3. + 4. Etappe, Schwyz	19 (30) Mio.	2026–2029
Tuggen Ost – Grynau, Tuggen	15 (10) Mio.	2026–2029
Löwenkreuzung, Pfäffikon	15 (15) Mio.	2026–2030
Arth – Walchwil, Arth	21 (24) Mio.	2026–2031
Ausbau Zugerstrasse, Landi – Anschluss A4, Küssnacht	28 (28) Mio.	2027–2034
Ausbau Zugerstrasse, Bär – Landi, Küssnacht	22 (22) Mio.	2028–2033
Fuss- und Veloinfrastruktur Seedamm, Pfäffikon	12 (-) Mio.	2028–2030
Fischchratten – Nasegg, Arth	16 (16) Mio.	2028–2031
Zubringer Anschluss Wangen Ost	171 (172) Mio.	ab 2029
Zubringer Freienbach	147 (143) Mio.	ab 2029
Umsetzung Testplanung Pfäffikon	199 (199) Mio.	ab 2030
Halbanschluss Arth, Arth	42 (44) Mio.	ab 2030
Umfahrung Rothenthurm	170 (145) Mio.	ab 2031
Ortsdurchfahrt Buttikon	11 (-) Mio.	ab 2032

<sup>1</sup> Nicht gewichtet (nach Planungsgrad)

### 5.2 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

#### 5.2.1 Entwicklungsgebiete Raum Seewen – Ibach – Brunnen

Bereits Ende 2017 haben das Baudepartement und die Gemeinde Schwyz eine Vereinbarung betreffend Planung, Projektierung, Genehmigung und Realisierung der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Seewen, Schwyz, abgeschlossen.

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 Ausgabenbewilligung haben die Stimmberechtigten am 13. Juni 2021 angenommen. Mit diesem neuen Anschluss an die Kantonsstrasse soll der Verkehr aus dem Gebiet Wintersried/Seewen (Zeughausareal) in Richtung Autobahnanschluss Ingenbohl geleitet werden. Auf diese Weise sollen die Einmündung in die Bahnhofstrasse in Seewen und die Bahnhofstrasse selbst von Mehrverkehr entlastet werden. Gleichzeitig werden flankierende Massnahmen bei der bestehenden Muotabrücke in Ibach ausgeführt, die sich positiv auf die Verkehrslage Schwyz-Ibach auswirken. Unter anderem soll dadurch auch die Durchgängigkeit für den öV verbessert werden.

Der kantonale Nutzungsplan für das Zeughausareal konnte nach langen und intensiven Einspracheverhandlungen am 25. September 2020 in Kraft gesetzt werden. Sowohl für den Kanton als auch für die Gemeinde Schwyz ist damit ein wichtiger Meilenstein gesetzt. Das als kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) definierte Zeughausareal kann nun in kleinen Schritten weiter geöffnet werden. Neu können Zwischennutzungen zugelassen werden, die nicht nur einem öffentlichen Interesse dienen. Am 12. März 2023 fand auch die Ausgabenbewilligung von 1.8 Mio. Franken für die Projektierung der Erschliessungswerke im Zusammenhang mit der Entwicklung des Zeughausareals Seewen vor dem Souverän eine breite Zustimmung.

Am 12. Mai 2016 hat das Volkswirtschaftsdepartement den kantonalen Nutzungsplan Entwicklungsschwerpunkt Urmiberg, Teil Brunnen Nord, erlassen. Inzwischen sind dazu verschiedene Gestaltungspläne eingereicht und Bauprojekte bewilligt worden. Bauarbeiten für die Wohn- und Gewerbebauten sind am Laufen und teilweise bereits abgeschlossen.

Im September 2022 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Ingenbohl der Ausgabenbewilligung für die Realisierung der Basis- und Groberschliessung von Brunnen Nord knapp zugestimmt. Das Verwaltungsgericht hat jedoch aufgrund einer Stimmrechtsbeschwerde die Überweisung des Sachgeschäfts an die Urne aufgehoben und das Abstimmungsergebnis für ungültig erklärt.

Die massgebenden kantonalen und kommunalen Investitionsprojekte in den Gemeinden Schwyz, Ingenbohl, Steinen und Arth sind im erarbeiteten Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz enthalten (vgl. Ziff. 4.2).

#### 5.2.2 Zubringer und Autobahnanschluss Wangen-Ost

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat nach Prüfung des durch das Tiefbaamt erstellten Zweckmässigkeitsberichts festgestellt, dass ein künftiger Anschluss Wangen-Ost erheblichen lokalen und regionalen Nutzen bringt sowie 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 im Kanton die raumplanerischen Voraussetzungen für dieses Bauwerk wie auch für die Zubringerstrecken geschaffen werden. Die Zubringerstrecke wird durch den Kanton geplant und realisiert. Dazu wurde ein Steuerungsausschuss mit Vertretern der Gemeinden Wangen, Schübelbach, Tuggen, Galgenen und dem Bezirk March, 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 hatte im Herbst 2017 den Variantenentscheid für die Linienführung gefällt. Während der Kanton eine ebenerdige Variante bevorzugte, wünschten die betroffenen Gemeinden grundsätzlich eine Variante tief. Indes wurde damals davon ausgegangen, dass die Gemeinden die Mehrkosten hierfür selber tragen müssen.

Bevor weitere Planungsschritte in Angriff genommen werden konnten, musste die grundsätzliche Machbarkeit der beiden Varianten überprüft werden. In einer ersten Phase wurden im Rahmen



des Vorprojekts bis Mitte September 2020 mehrere Untervarianten in Hoch- und Tieflage geprüft und die Dossiers den involvierten Gemeinden und dem Bezirk abgegeben. Bis Ende 2020 hatten sie dem Kanton mitzuteilen, welche Variante (hoch oder tief) weiterentwickelt werden soll. Die Antworten fielen uneinheitlich aus.

An der Steuerungsausschuss-Sitzung vom 8. April 2021 wurde die mögliche Vorwärtsstrategie des Kantons betreffend Finanzierung von Grossprojekten im Strassenbau vorgestellt. Dabei waren sowohl die Gemeinden als auch der Bezirk der Meinung, dass die neue Zubringerstrasse in Tieflage (Tagbautunnel) geplant und gebaut werden soll. Gestützt darauf sowie die Vorwärtsstrategie des Regierungsrates (vgl. dazu oben Ziff. 1.2) wurde im März 2022 die zweite Phase des Vorprojekts gestartet. Zur Optimierung der verschiedenen Linienführungselemente wurde auch die Unterquerung der SBB-Linie östlich des Bahnhofs Siebnen-Wangen detailliert untersucht. Auch beinhalteten die Arbeiten vertiefte Abklärungen zur Anbindung an den Bahnhof sowie den Entwicklungsschwerpunkt nördlich des Bahntrassees. Das ASTRA hat in der Zwischenzeit die Vorarbeiten für die Erarbeitung eines Generellen Projekts für einen neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost gestartet.

### 5.2.3 Ausbau Zugerstrasse, Küssnacht

Im Mai 2021 erfolgte durch das ASTRA die öffentliche Auflage des Ausführungsprojektes «N04 Anschluss Küssnacht». Das angepasste Projekt wurde in Zusammenarbeit zwischen ASTRA und Kanton erarbeitet. Mit Plangenehmigungsverfügung vom 16. November 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Ausführungsprojekt «N04 Anschluss Küssnacht» mit Auflagen genehmigt. Gegen die Plangenehmigung wurde eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Der Baubeginn ist voraussichtlich frühestens im Jahr 2025.

Die Planung für den Ausbau der Zugerstrasse, Abschnitt Kreisel Bär bis Kreisel Landi (2. Priorität) sowie Abschnitt Kreisel Landi bis Anschluss A4 Küssnacht (1. Priorität), wird aufgrund der Abhängigkeiten erst in Angriff genommen, wenn das ASTRA-Projekt «N04 Anschluss Küssnacht» rechtlich gesichert und genehmigt ist.

### 5.2.4 Südumfahrung Küssnacht

Die Südumfahrung Abschnitt 1 mit dem Tunnel Burg ist seit dem 4. September 2020 in Betrieb. Die Erfahrungen seither sind positiv.

Das ausgearbeitete Vorprojekt Abschnitt 2 (SUK 2) sollte als Grundlage für die Ausgabenbewilligung des Kantonsrats und für die allfällig anschliessende Volksabstimmung dienen. Da das Gebiet des zukünftigen Umfahrungstunnels als geologisch anspruchsvoll gilt, wurden ab dem 19. April 2021 zusätzliche Sondierbohrungen durchgeführt. Diese dienten auch dazu, die Kostenschätzungen des Vorprojekts zu verifizieren.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Sondierbohrungen sowie den geotechnischen Erkenntnissen aus dem Abschnitt 1 wurde das Vortriebssystem überprüft und angepasst. Daraus resultierten Gesamtkosten von rund 320 Mio. Franken. Diese Kosten liegen 126 Mio. Franken über dem Vorprojekt 2016, welches unter der Federführung des Bezirks Küssnacht mit den Initianten SüdPlus erarbeitet worden ist.

Die Kostensteigerung von rund 65 % führte dazu, dass die Bewertung der SUK 2 nach der Methodik NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) aus dem Jahre 2019 den neuen Erkenntnissen aktualisiert werden musste. Der aktuelle Bericht weist ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 0.35 aus und liegt somit wie erwartet deut-

lich unter dem Wert von 1.0. Der Regierungsrat wie auch der Bezirksrat haben daher beschlossen, die weitere Planung für die SUK 2 abzubrechen. Das Projekt wurde daher, zu Gunsten des höher priorisierten Ausbaus der Zugerstrasse, aus dem Strassenbauprogramm gestrichen. Alternativ zur SUK 2 sind für die Grepperstrasse und dabei namentlich für den Abschnitt Räbmatt – Breitfeld zu gegebenem Zeitpunkt verhältnismässige Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die erforderlichen Sanierungsarbeiten anzugehen.

#### 5.2.5 Zubringer Freienbach und Autobahnanschluss Schindellegi (Halten)

Im Oktober 2014 haben der Regierungsrat und der Gemeinderat Freienbach den Variantenentscheid für den oberirdischen Zubringer Halten gefällt. Das Vorprojekt wurde weiterentwickelt und enthält auch flankierende Massnahmen auf der Schindellegistrasse sowie an weiteren Stellen im Dorf Freienbach. Der kantonale Nutzungsplan wurde im Frühjahr 2017 öffentlich aufgelegt. Das Baudepartement hat ihn unter gleichzeitiger Abweisung mehrerer dagegen erhobener Einsprachen am 28. September 2018 erlassen. Es folgte ein Rechtsmittelverfahren bis vor Bundesgericht, welches mit Entscheid vom 29. Januar 2021 den kantonalen Nutzungsplan (kNP) aufhob. Die Erkenntnis dieses Entscheids ist, dass ein Umweltverträglichkeitsbericht bereits mit der kNP aufgelegt werden muss. Dies bedingt, dass ein Bauprojekt mit Rodungsgesuch, Abklärungen für Fruchtfolgeflächen etc. ausgearbeitet und mit dem kNP zusammen aufgelegt wird. Es handelt sich um einen Verfahrensentscheid, der zukünftig auch bei anderen Nutzungsplanungen im Kanton berücksichtigt werden muss. Die entsprechende Anpassung des Strassengesetzes wurde inzwischen zuhanden des Kantonsrates verabschiedet.

Anfang Mai 2018 hatte der Regierungsrat bekannt gegeben, dass die Finanzierung neuer Autobahnzubringer in Zukunft vollumfänglich vom Kanton übernommen wird. Nichtsdestotrotz hatte eine Initiativgruppe beim Gemeinderat Freienbach beantragt, dass eine unterirdische Lösung für den Autobahnzubringer gesucht wird. Daraufhin hatte der Gemeinderat im Frühling 2019 ein Planerteam mit den Abklärungen für eine Tunnelvariante beauftragt. Die Mehrkosten wären dabei von der Gemeinde zu übernehmen gewesen. Nachdem zwei von der Gemeinde Freienbach vertieft abgeklärte Varianten mit unterirdischen Streckenführung ins Schwerziquartier insgesamt nicht zu überzeugen vermochten, beauftragte der Regierungsrat das Tiefbauamt im Juni 2022 im Sinn der neuen Vorwärtsstrategie für Grossprojekte, für den Zubringer Freienbach ein Vorprojekt auf Basis der ursprünglichen offenen Linienführung, aber als Tagbautunnel auszuarbeiten.

Im Herbst 2022 erfolgte die Ingenieursubmission für das Vorprojekt, und anfangs März 2023 konnten die Planungsarbeiten aufgenommen werden. Die Arbeiten müssen mit dem ASTRA resp. dem Projekt Vollanschluss Schindellegi (Halten) koordiniert werden.

#### 5.2.6 Ausbau Churerstrasse, Pfäffikon

Im Herbst 2013 haben der Regierungsrat, die Gemeinde Freienbach und die Korporation Pfäffikon gemeinsam 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. Ende Mai 2018 haben sich das ASTRA, der Kanton Schwyz und die Gemeinde Freienbach über das weitere Vorgehen geeinigt und eine Vereinbarung unterzeichnet. Der Ausbau der Löwenkreuzung, eine neue Bahnstrasse und eine Bus-Priorisierung sind einige der Massnahmen daraus.

Die weitere Umsetzung der Testplanung Pfäffikon ist als Folge des Bundesgerichtsentscheides zur Hochbrücke Seedammcenter (Projekt müsste neu gestartet werden), möglicher Bauvorhaben des Seedamm Plaza und neuer Eigentümerschaft beim Liegenschaft «Schweizerhof» kritisch zu hinterfragen.

### 5.2.7 Verkehrsoptimierung Wollerau

Seit der Ablehnung der notwendigen Ausgabenbewilligung für einen neuen Fälmistunnel durch die Stimmberechtigten der Gemeinde Freienbach im Jahr 2010 haben das Tiefbauamt, die Gemeinde Wollerau und des ASTRA verschiedene (Alternativ-)Lösungen für eine Verschiebung des Autobahnanschlusses Wollerau in den Bereich «Öltrotte» gesucht. Nachdem sich hierfür aus Sicht des ASTRA aber kein ausreichend nutzbringendes Projekt abzeichnet bzw. seine Umweltverträglichkeit fraglich sei, lässt es die Arbeiten für unbestimmte Zeit ruhen.

Weiter hat das Tiefbauamt die Machbarkeit einer Unterführung der Hauptstrasse im Bereich der SOB-Geleise geprüft. Auf Antrag der Gemeinde Wollerau wurden auch diese Planungsarbeiten eingestellt.

Auf Begehren des ASTRA fand bei der Roos- und Verenastrasse (Gemeinde Wollerau) sowie beim Kreisel Wollerau (Kanton) eine Trägerschaftsänderung statt. Die genannten Bereiche gehen in die Verantwortung des ASTRA über.

Insgesamt zeichnet sich damit für die angedachte Verkehrsoptimierung Wollerau insbesondere im Zuständigkeitsbereich des Kantons momentan keine Lösung ab, so dass diese bis auf Weiteres aus dem Strassenbauprogramm gestrichen wird.

### 5.2.8 Umfahrung Rothenthurm

Gestützt auf RRB Nr. 158 vom 9. März 2021 hat das Tiefbauamt der Gemeinde Rothenthurm einen Kostenteiler für die Mitfinanzierung des Vorprojektes zur Umfahrung Rothenthurm unterbreitet. Am 12. März 2023 wurde der Gemeindeanteil an den Vorprojektkosten in einer Volksabstimmung auf kommunaler Ebene mit 70 % gutgeheissen. Im Herbst 2023 wird die Ingenieursubmission für ein Vorprojekt öffentlich ausgeschrieben. Mit den Planungsarbeiten für das Vorprojekt wird anfangs 2024 gestartet.

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

Mit vom 29. November 2022 hat der Regierungsrat die noch hängigen Einsprachen durch Abweisung beurteilt, die Teilrevisionen des Nutzungsplans Moorlandschaft Rothenthurm erlassen, das Vorhaben als umweltverträglich beurteilt und das Projekt genehmigt. Gegen diesen Beschluss wurde beim kantonalen Verwaltungsgericht eine Beschwerde erhoben. Gestützt auf weitere Verhandlungen zwischen dem Baudepartement und dem betreffenden Beschwerdeführer zog dieser seine Beschwerde am 6. April 2023 vollumfänglich zurück, worauf das Verwaltungsgericht das Verfahren mit Verfügung vom 11. April 2023 abschrieb. Damit sind die Nutzungsplanteilrevisionen sowie die Projektgenehmigung des Regierungsrates in Rechtskraft erwachsen.

Der Kantonsrat räumte dem Regierungsrat für die Schliessung der Ausbaulücke zwischen der Dritten Altmatt Nord, Höli und Biberbrugg am 28. Juni 2023 eine Ausgabenbewilligung von 123 Mio. Franken ein. Der Beginn der Bauarbeiten für das rund 3900 Meter lange Teilstück ist ab Frühjahr 2025 geplant. Es wird mit einer Bauzeit von sieben Jahren gerechnet.

## 5.3 Projektrisiken

Inbesondere bei den Grossprojekten bestehen verfahrensmässige Risiken, welche Verschiebungen des Baubeginns zur Folge haben können. Einsprachen gegen Projekte führen in der Regel zu Verzögerungen und häufig zu Mehrkosten. Je näher die Realisierungszeitpunkte an die jährliche Aktualisierung des Strassenbauprogramms heranrücken, desto genauere Aussagen können zu Terminen und Kosten gemacht werden. Wie unter Ziff. 2.2.1 hiervoor erwähnt, wurde diesem Umstand in der Finanzplanung Rechnung getragen.

## 5.4 Sanierung der bestehenden Kantonsstrassen

### 5.4.1 Baulicher Unterhalt

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 optimierter Lebenszykluskosten der Strassen – so minimal wie möglich gehalten. Auf diese Weise können Kosten gespart und Verkehrsbehinderungen reduziert werden.

Gleichzeitig mit dem baulichen Unterhalt werden bei Bedarf auch die im bestehenden Strassenkörper enthaltenen Elemente (alte Kandelaber, nicht mehr zeitgemässe ÖV-Haltekantenteile, Werkleitungen, etc.) ertüchtigt.

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 steigenden Unterhaltsbedarf zu rechnen ist.

### 5.4.2 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Das BehiG schreibt vor, dass bis Ende 2023 alle Haltestellen behindertengerecht auszugestalten sind. Ein Ausbau der Haltestellen bedingt vielfach ein Projekt mit Auflage und Landerwerb und ist bei den Anstössern oft sehr umstritten. Aus Ressourcen- und prozessökonomischen Gründen erfolgt der Ausbau der Haltestellen nach Möglichkeit daher jeweils im Rahmen von Strassenbauprojekten. Wo nötig wird jedoch auch versucht, rasch und unbürokratisch eine vorgezogene Lösung zu finden. Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden ca. 35 % der als prioritär eingestuften Haltestellen BehiG-gerecht umgerüstet.

### 5.4.3 Velowege

Das Schweizer Stimmvolk und alle Stände haben am 23. September 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Im Kanton Schwyz befürworteten rund 62.5 % (CH: 73.6 %) die Vorlage. Ab September 2021 wurde das Gesetz im Bundesparlament behandelt und schliesslich am 18. März 2022 vom National- und Ständerat in der Schlussabstimmung angenommen. Es ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten.

Das kantonale Gesetz über Velowege setzt das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 bzw. die darin statuierten Aufträge auf Kantonsstufe um. Mit der kantonalen Anschlussgesetzgebung werden die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze, die Aufgaben des Kantons, der Bezirke und Gemeinden sowie weiterer Strassenträger umschrieben und die Finanzierung geregelt. Das Gesetz vereinigt und ergänzt bereits bestehende kantonale Regelungen und passt diese soweit erforderlich an. In der kantonalen Ausführungsgesetzgebung wird zwischen einem Velowegnetz mit kantonomer Netzfunktion (das Velowege enthält, die von kantonalem Interesse sind) und Velowegnetzen mit kommunaler Netzfunktion jeweils für den Alltags- und den Freizeitverkehr unterschieden. Im Strassenbauprogramm werden nur kantonale Velostrecken für den Alltagsverkehr berücksichtigt.

Ähnlich wie beim baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen und beim BehiG-Ausbau der Haltestellen wird auch beim Ausbau der Velostrecken eine Synergie mit dem Strassenneubau gesucht. D.h. neue Velowege resp. Ausbauten von bestehenden Velowegen werden nach Möglichkeit zusammen mit einem Strassenprojekt erstellt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass dort, wo noch keine Velowege vorhanden sind, der Strassenkörper häufig so alt ist, dass in absehbarer Zeit ohnehin ein Strassenausbau erforderlich wird.

## 5.5 Lärmsanierungen

Für den Vollzug der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) entlang der Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt zuständig. Insgesamt bestehen auf dem ganzen Kantonsstrassennetz 72 Lärmsanierungsprojekte (LSP). Davon sind bereits 50 abgeschlossen, 17 in Realisierung, 4 vor der öffentlichen Auflage und ein Projekt ist wegen einer Beschwerde vor dem Verwaltungsgericht hängig. Ziel ist es, alle Projekte bis Ende 2027 abzuschliessen.

## 6. Übersicht Nationalstrassen

### 6.1 N4 Neue Axenstrasse (Netzvollendung)

Der Bundesrat hat am 28. Januar 2009 das Generelle Projekt für die neue Axenstrasse genehmigt. Hauptbestandteile des Projekts sind der Sisikoner- und der Morschachertunnel. Die Umsetzung erfolgt 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.

Am 30. April 2020 wurde durch das UVEK die Plangenehmigung für das Projekt N4 Neue Axenstrasse verfügt. Die flankierenden Massnahmen zur Aufwertung der alten Axenstrasse nach Inbetriebnahme der neuen Axenstrasse wurden nicht genehmigt und müssen neu ausgearbeitet werden. Mit Datum vom 9. Juni 2020 wurde von den Umweltverbänden (Alpen-Initiative, VCS Schweiz, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz) eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVGer) gegen die Plangenehmigung eingereicht. Am 24. September 2020 hiess das BVGer in einer Zwischenverfügung den Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde für die Ersatzbiotop Ingenbohl, die Galerie Gumpisch inklusive Hilfsbrücke und die Baustromversorgung gut. Mit Entscheid des BVGer vom 18. Juli 2022 wurde die Beschwerde der Umweltverbände vollumfänglich abgewiesen. Per Oktober 2022 erwuchs die Plangenehmigung des UVEK vom 30. April 2020 in Rechtskraft.

Die Arbeiten an den Ersatzbiotopen Ingenbohl konnten im Mai 2022 abgeschlossen werden. Die Arbeiten im Bereich Gumpisch (Hilfsbrücke) und Baustromversorgung wurden im Herbst 2021 gestartet. Die Hilfsbrücke wurde im Sommer 2023 in Betrieb genommen; die Baustromversorgung wird mit Baustart der Hauptlose im Frühjahr 2024 betriebsbereit sein. Im 2023 werden 12 Baulose ausgeschrieben, darunter auch die Hauptlose Sisikoner und Morschacher Tunnel.

Für die Instandsetzung der bestehenden (alten) Axenstrasse wird durch das ASTRA (Filiale Zofingen) ein globales Erhaltungskonzept erarbeitet. Die Tiefbauämter der Kantone Uri und Schwyz sind in die Projektorganisation eingebunden.

### 6.2 Anschlüsse A3 im Bezirk Höfe

Gemäss kantonalem Richtplan soll der Halbanschluss Schindellegi (Halten) zu einem Vollanschluss ausgebaut werden. Für die Verlegung des Autobahnanschlusses Wollerau wurden die Arbeiten eingestellt.

Zur direkten Erschliessung des Seedamm-Centers ab der Autobahn A3 plante die Betreiberin den Bau einer Hochbrücke im Bereich des Autobahnanschlusses Pfäffikon-Gwatt. Dieses Vorhaben sollte auch die Hauptstrasse Nr. 3 in Pfäffikon im Einflussbereich des Knotens Etzelpark und Schweizerhof (beide ASTRA Perimeter) entlasten. Das Bundesgericht hat die Beschwerden gegen das Projekt gutgeheissen und das Projekt zurückgewiesen. Das weitere Vorgehen wird ab Herbst 2023 geprüft.

### 6.3 Ausbau A4-Anschluss Arth zu Halbanschluss

Die Gemeinde Arth wünscht bereits seit Jahrzehnten eine Autobahnauffahrt in Richtung Luzern/Zug. Durch den Ausbau des Viertelanschlusses Arth zu einem Halbanschluss hätte die Region einen direkteren Anschluss an die N4, was auch eine verkehrliche Verbesserung der Ortsdurchfahrt Oberarth und Goldau sowie beim Autobahnanschluss Goldau nach sich ziehen würde. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde vor rund zehn Jahren erstellt, diese fiel jedoch negativ aus. Mit der Zusage des Kantons für die volle Kostenübernahme begann das ASTRA im Jahr 2018 dann dennoch mit der Ausarbeitung eines Generellen Projekts. Der aktuelle Planungsstand geht für die neue Autobahnauffahrt von Bruttogesamtkosten von rund 42 Mio. Franken aus, die der Kanton zu tragen hat. Diese müssen als relativ hoch bezeichnet werden und sind der schwierigen topografischen Lage und dem hohen Anteil an Kunstbauten geschuldet. Die Regierung hat das ASTRA mit RRB Nr. 382 vom 8. Juni 2021 trotzdem ersucht, mit der Planung fortzufahren. Die Planungen sind am Laufen und erste umweltrechtliche Aspekte konnten geklärt werden.

## 7. Erwägungen

### 7.1 Finanzielle Auswirkungen

Dank der vorausschauenden 15-Jahresplanung des Strassenbauprogramms reichen die vorhandenen Mittel der zweckgebundenen Spezialfinanzierung bei überwiegender Einhaltung des Selbstfinanzierungsgrads von 70 % aus, um die in diesem Zeitraum geplanten Projekte realisieren zu können. Dabei wird das Strassenbauguthaben von rund 257 Mio. Franken (Stand Ende 2022) bis ins Jahr 2038 auf etwa 8 Mio. Franken abgebaut. Am Ende der gesamten Planungsperiode 2024–2038 wird kein negativer Saldo der Spezialfinanzierung Strassenwesen erwartet (vgl. dazu auch Ziff. 2.3). Somit ist der Grundsatz eingehalten, wonach der Kanton die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen vollständig über die Spezialfinanzierung zu tragen hat.

Das Strassenbauprogramm 2024–2038 soll gemäss Anhang 3 umgesetzt werden.

### 7.2 Personelle Auswirkungen

Die Vorwärtsstrategie des Regierungsrates bei den Grossprojekten, der Start der N4 Neue Axenstrasse, die immer komplexer werdenden Agglo-Programme (aktuell vier) sowie das neue Gesetz über Velowege beanspruchen die Mitarbeiter beim Tiefbauamt auf allen Stufen. Bei Ressourcenmangel muss ein Hauptaugenmerk auf die systemrelevanten Projekte und den Erhalt der bestehenden Strassensubstanz gelegt werden. Bestimmte Wünsche Dritter müssen hintenangestellt werden.

### 7.3 Ausblick

Das nächste Strassenbauprogramm wird im Jahr 2025 erstellt.

## 8. Kommunikation

Der vorliegende Beschluss zum Strassenbauprogramm 2024–2038 wird ohne Anhänge auf der Homepage des Tiefbauamtes veröffentlicht und der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen zur Kenntnisnahme zugestellt.

## Beschluss des Regierungsrates

1. Das Strassenbauprogramm, Aktualisierung 2024–2038, wird genehmigt.

2. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Finanzdepartement; Baudepartement (zuhanden der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen, Sekretariat); Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Verkehrsamt; Tiefbauamt (alle mit den Anhängen 1 bis 4).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

