

**Beschluss Nr. 774/2025**

Schwyz, 14. Oktober 2025 / jh

Versandt am: 21. Oktober 2025

**Strassenbauprogramm 2026–2040**

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. 624 vom 13. September 2023 genehmigt wurde.

1.1 Umfang des Strassenbauprogramms

Das Strassenbauprogramm 2026–2040 wird wie in den Vorjahren für die Investitionstätigkeiten im Strassenbau über einen Zeitraum von 15 Jahren – im Sinne einer Mittel- und Langfrist- sowie einer darauf bezogenen Finanzplanung – ausgelegt.

Das Programm berücksichtigt die neusten Erkenntnisse hinsichtlich Termine, 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 Strassen der Bezirke und Gemeinden (insbesondere Verbindungsstrassen)» und P 10/19 «Anpassung Kantonsstrassennetz an die aktuellen Gegebenheiten». Darin wurde insbesondere das (damals) geplante weitere Vorgehen bezüglich der fünf Grossprojekte Autobahnanschlüsse und -zubringer Freienbach und Wangen Ost, Autobahnhalbanchluss Arth, zweiter Abschnitt der Südumfahrung Küsnacht (SUK2) sowie Umfahrung Rothen-thurm beleuchtet. An seiner Sitzung vom 28. April 2021 hat der Kantonsrat den Bericht mit 58:29 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen.

Inzwischen hat der Regierungsrat in Abstimmung mit dem Bezirksrat Küssnacht das SUK2-Projekt aus Kostengründen abgebrochen (RRB Nr. 600/2023). Für die Projekte Zubringer Freienbach und Zubringer Wangen liegen die entsprechenden Vorprojekte vor. Das Vorprojekt für die Umfahrung Rothenthurm ist in Erarbeitung. Mit den erarbeiteten Vorprojekten sowie den dazugehörigen Kostenschätzungen kann diesbezüglich eine grössere Kostengenauigkeit erreicht werden. Die Finanzierung der Grossprojekte ist in den kommenden Jahren im Detail abzuklären. Weitere Ausführungen zu den Projekten sind nachfolgender Ziffer 5.2 zu entnehmen.

### 1.3 Langsamverkehr

Das Kantonale Gesetz über Velowege vom 25. Oktober 2023 (KVWG, SRSZ 444.100) ist am 1. Februar 2024 in Kraft getreten. Es setzt das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705; in Kraft seit 1. Januar 2023) bzw. die darin statuierten Aufträge auf Kantonsstufe um.

Die Gesetze verpflichten den Kanton, innert fünf Jahren ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festzuhalten. Hierfür erarbeitet die Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts seit Sommer 2024 eine entsprechende Velowegnetzplanung. Gemäss Gesetz müssen die Pläne bis 2027 behördenverbindlich festgesetzt werden. Gegenwärtig ist davon auszugehen, dass der kantonale Velowegnetzplan im Laufe des Jahres 2026 vom Regierungsrat beschlossen werden kann. Im Anschluss werden die Pläne in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

## 2. Planrechnung

Die Planrechnung des vorliegenden Strassenbauprogramms wurde für den Zeitraum 2026–2040 erstellt (Anhänge 1 und 2). Sie korrespondiert in groben Zügen mit dem Voranschlag 2026 und dem Finanzplan 2027–2029 des spezialfinanzierten Strassenwesens, darüber hinaus beinhaltet es aber auch bereits die seit Frühling 2025 neu dazugewonnen Projekterkenntnisse. Die Planrechnung basiert auf den heutigen Geldwerten und berücksichtigt ab dem Jahr 2030 eine Bauteuerung. Die Bauteuerung der Planjahre 2026–2029 kann vernachlässigt werden, da diese Kostenvoranschläge 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 2026–2029.

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 sowie Rechtsmittelverfahren verhinderten in den vergangenen Jahren des Öfteren, dass die Strassenbauprojekte termingemäss umgesetzt werden konnten. Dadurch wurden jeweils tiefere Investitionen ausgelöst als vorgesehen und zusätzliche personelle Ressourcen gebunden. Im Voranschlagsjahr 2026 und in den Finanzplanjahren 2027–2029 werden die eingeplanten Strassenbaupro-

jekte und deren Investitionskosten mittels Realisierungschancen und Wahrscheinlichkeiten bewertet. Diese Bewertungsmethode dient der möglichst realistischen Kostenplanung für den 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 mit dem Planungsgrad multiplizierten (gewichteten) Projektkosten entspricht dem realistisch errechneten Bruttoinvestitionswert der betreffenden Voranschlags- und Finanzplanjahre. Somit wird eine Projektübersicht geführt mit der reduzierten Plankostenrechnung, worauf sich auch die Aussagen zur Entwicklung des Strassenbauguthabens referenzieren (vgl. insbesondere nachfolgende Ziff. 2.4), und eine mit den Plankosten nach dem Bruttoprinzip.

### 2.2.2 Nettoinvestitionen

Mit den Weisungen zum AFP 2026–2029 (RRB Nr. 172 vom 11. März 2025) wurden die jährlichen Nettoinvestitionen des Baudepartementes im Voranschlagsjahr 2026 mit insgesamt rund 125 Mio. Franken und in den Folgejahren mit je 153 respektive 128 Mio. Franken vorgegeben. Im vorliegenden Strassenbauprogramm sind diese Vorgaben mit Ausnahme des Finanzplanjahrs 2028 (+12 %) eingehalten.

### 2.3 Selbstfinanzierungsgrad

In Anlehnung an die Vorgaben der Vorjahre wurde angestrebt, in der Planrechnung Strassenbauprogramm den Selbstfinanzierungsgrad von 70 % nicht zu unterschreiten. Aufgrund der bevorstehenden Umsetzung von mehreren aufwändigen Strassenbauprojekten ist in den kommenden Jahren mit jährlichen Bruttoinvestitionen von bis zu 77 Mio. Franken zu rechnen. Durch den damit verbundenen und geplanten Abbau des Strassenbauguthabens kann der Selbstfinanzierungsgrad von mindestens 70 % gemäss aktueller Planrechnung nicht mehr vollumfänglich eingehalten werden. Der tiefste Selbstfinanzierungsgrad zwischen 2026 und 2029 beträgt rund 36 %, dies insbesondere aufgrund der Realisierung des letzten Teilstücks der Hauptstrasse Nr. 8 Dritte Altmatt Nord – Höhli – Biberbrugg und der Strassenausbauten Ober Nas – Rotschuo in Gersau, Holeneich – Lägeten in Tuggen, Lustnau – Biberegg in Rothenthurm sowie der Umsetzung der N4 Neue Axenstrasse. In der mittel- bis langfristigen Planrechnung 2030 bis 2040 liegt der durchschnittliche Selbstfinanzierungsgrad wieder bei rund 74 %.

### 2.4 Saldo Spezialfinanzierung

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

Infolge der sich in Umsetzung befindlichen Vorhaben sinkt das Strassenbauguthaben von rund 287 Mio. Franken (Buchwert Fr. 286 904.84 per 31. Dezember 2024) im Voranschlagsjahr 2026 auf rund 245 Mio. Franken. Mit der Umsetzung von weiteren kostenintensiven Strassenbauten sowie der Vorwärtsstrategie bezüglich der Grossprojekte wird der Bestand der Spezialfinanzierung in den kommenden 15 Jahren kontinuierlich abgebaut. Bis zum Jahr 2040 resultiert daraus theoretisch ein ausgeglichener (leicht negativer) Saldo.

### 3. Investitionsplanung

Das Strassenbauprogramm 2026–2040 wurde auf der Basis des letzten Programms wiederum für eine Periode von 15 Jahren aktualisiert. Die Bearbeitung erfolgte in vier Phasen:

- Erstellung/Aktualisierung der Gesamtkonzepte;
- Überprüfung und Ermittlung der Projektkenndaten und Kosten;
- 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 wurden abschnittsweise Gesamtkonzepte erstellt. Dabei wurde in einem ersten Schritt in einer Schwachstellenanalyse der bauliche und verkehrstechnische Handlungsbedarf ermittelt. Gestützt darauf wurden in einem zweiten Schritt der künftige Ausbaustandard festgelegt und eine Priorisierung der Projekte vorgenommen. Mit den Gesamtkonzepten wurden 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 wurden 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.

Als Folge der neuen Veloweggesetzgebung sind die Gesamtkonzepte zu gegebenem Zeitpunkt zu überprüfen und allenfalls zu aktualisieren. Beim Start neuer Ausbauprojekte sind die vorliegenden Konzepte kritisch zu überprüfen.

#### 3.2 Überprüfung und Ermittlung der Projektkenndaten

Die Kenndaten der bereits bekannten bzw. bearbeiteten Strassenbauprojekte wurden überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Die Genauigkeit der Kosten- und Beitragsangaben für die einzelnen Projekte hängt vom jeweiligen Projektstand ab und wird kontinuierlich an die neuesten Erkenntnisse 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;
- Umgestaltungsbedarf beim Strassenraum (siedlungs- bzw. städtebauliche Aspekte);
- Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr;
- Verbesserungen für den Langsamverkehr;
- Verringerung 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. Nebst den baulichen Massnahmen für das Kantonsstrassennetz werden auch die Vorhaben auf dem Nationalstrassennetz (wie das Netzvollendungsprojekt N4 Neue Axenstrasse und der Halbanschluss Arth), Lärmschutzprojekte, der Bau von behindertengerechten Bushaltestellen sowie von Veloinfrastrukturen, Planungen und Projektierungen, Kleinprojekte und Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit usw. erfasst.

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 hierfür stellte die letzte Aktualisierung des Strassenbauprogramms (2024–2038) dar, die den neuesten Erkenntnissen, dem Projektfortschritt und den vorhandenen Abhängigkeiten angepasst wurde.

## 4. Agglomerationsprogramme

Der Bund beteiligt sich, u. a. gestützt auf das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (NAFG, 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 und positiv beurteilt. Die Umsetzung von einzelnen Projekten hat bereits begonnen. Die nächste Generation (AP 5. Generation) wird bis Ende 2025 eingereicht. In den nächsten zwei Jahren werden die Eingaben geprüft. Bei einer positiven Beurteilung kann mit einer Umsetzung ab 2028 gerechnet werden.

Die Umsetzung von Massnahmen muss innerhalb einer Frist erfolgen. Ende 2025 läuft die Frist für Massnahmen aus der 3. Generation und Ende 2027 für Massnahmen der 1. und 2. Generation ab. Viele Massnahmen aus diesen Generationen konnten verwirklicht werden oder werden nächstens umgesetzt. Auf einige Massnahmen musste jedoch aus unterschiedlichen Gründen (veränderte Planungen, politische Diskurse, keine Bewilligungen etc.) verzichtet werden.

Die grosse Anzahl an Agglomerationsprojekten und der administrative Aufwand für die Agglomerationsprogramme 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. Im Kanton Schwyz sind nun alle Gemeinden der Bezirke Höfe und March (ausgenommen die Gemeinden Vorderthal und Innerthal) Teil der Agglomeration Obersee.

Bis heute wurden vier Generationen AP eingereicht. Die fünfte Generation wurde bereits im Frühling 2025 durch den Regierungsrat genehmigt (RRB Nr. 428/2025). Von Generation zu Generation wurden die Inhalte der AP weiterentwickelt und vertieft. In der 4. Generation wurden der Region Obersee (inklusive Kantone St. Gallen und Zürich) 36.1 Mio. Franken Bundesgelder zugesprochen.

In der 5. Generation werden wieder diverse Projekte des Kantons sowie der Gemeinden eingegeben. Geplant sind Zuschüsse für folgende Projekte des Kantons Schwyz (exklusive Vorvertragsteuerung, exklusive MWST):

- Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach (Bestandteil Kantonsstrassenprojekt Zubringer Freienbach): ca. 3.7 Mio. Franken;
- BGK Oberdorfstrasse Lachen: ca. 1.0 Mio. Franken;
- Tuggen – Langsamverkehrsführung St. Gallerstrasse: ca. 1.8 Mio. Franken.

#### 4.2 Agglomeration Talkessel Schwyz

Am 21. August 2015 initiierte der Gemeinderat Schwyz das AP für den Talkessel Schwyz, dem in der Folge auch die Gemeinden Ingenbohl und Steinen beigetreten sind. Für die 4. Generation wurde der Perimeter auf die Gemeinde Arth ausgedehnt.

Nach erfolgreicher Prüfung der 4. Generation durch den Bund wurden für die Region Talkessel Bundesgelder in der Höhe von ca. 21.9 Mio. Franken zugesprochen.

Der Verein Agglo Talkessel Schwyz hatte aus Ressourcengründen beschlossen, auf eine Eingabe in der 5. Generation zu verzichten. Kürzlich wurde entschieden, dass der Verein bei der 6. Generation wieder teilnehmen möchte und einen Massnahmenkatalog im Jahr 2029 einreichen wird.

#### 4.3 Agglomeration Luzern

Der Kanton Luzern hat zusammen mit verschiedenen Trägern ein AP der 4. Generation entwickelt. Dieses wurde positiv beurteilt. Der Kanton Schwyz ist mit dem Bezirk Küssnacht am AP Luzern beteiligt, da der Bezirk Küssnacht Verbandsmitglied des Entwicklungsträgers LuzernPlus ist.

Der Kanton Schwyz hat im AP 4. Generation keine Massnahmen (A-Horizont) auf Kantonsstrassen eingestellt. In der kommenden 5. Generation, welche aktuell eingereicht wird, wird die Aufwertung der Grepperstrasse im Umfang von 2.63 Mio. Franken eingegeben. Der Bundesbeitrag wird allenfalls rund ein Drittel betragen.

#### 4.4 Agglomeration Einsiedeln

Der Bezirk Einsiedeln ist gemäss der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel vom 7. November 2007 (MinVV, SR 725.116.21) eine beitragsberechtigte Agglomeration. Der Bezirksrat Einsiedeln hat deshalb mit Beschluss vom 13. Juli 2022 entschieden, ein eigenes AP der 5. Generation zu erarbeiten. Diese Arbeiten konnten abgeschlossen werden und das AP wurde am 31. März 2025 eingereicht. Insgesamt wurden Projekte im Umfang von über 30 Mio. Franken durch den

Bezirk und den Kanton Schwyz eingereicht. Der Zuschuss des Bundes wird bei ca. einem Drittel liegen, falls das Programm positiv beurteilt wird.

## 5. Übersicht Kantonsstrassen

### 5.1 Grossprojekte Kantonsstrassen mit Baustart ab 2026 (ab 10 Mio. Franken)

Die nachstehenden Grossprojekte binden in den vorgesehenen Bauphasen erhebliche Finanzmittel. Die ausgewiesenen Beträge entsprechen den prognostizierten Nettoinvestitionen zulasten der Strassenrechnung (exklusive Reserven; nach Abzug von Beiträgen Dritter; ohne Agglomerationsprogrammbeiträge, da diese teils noch nicht gesichert sind; in Klammern Werte aus dem Strassenbauprogramm 2024–2038):

Projekt:	Nettoinvestitionen in Franken <sup>1</sup> :	Bauzeit:
Ausbau Schuttwald, Goldau	11 (-) Mio.	2026–2028
Ortsdurchfahrt Galgenen	11 (11) Mio.	2026–2029
Holeneich – Lägeten, Tuggen	18 (17) Mio.	2026–2029
Ober Nas – Rotschuo, Gersau	26 (28) Mio.	2026–2029
Ausbau H8, 3. Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg	123 (123) Mio.	2026–2033
Ausbau Wägitalerstrasse, Abschnitt Rempen	10 (-) Mio.	2027–2029
Birchli – Stollern, Einsiedeln	10 (-) Mio.	2027–2029
Langsamverkehrsführung Biberbrugg – Chaltenboden	29 (24) Mio.	2027–2029
Ausbau Grundstrasse, Schwyz	18 (11) Mio.	2027–2030
Allmeindli – Kantonsgrenze, Reichenburg	10 (-) Mio.	2028–2030
Hüttenerstrasse, Wollerau	15 (-) Mio.	2028–2030
Gibelhorn 3. + 4. Etappe, Schwyz	29 (19) Mio.	2028–2031
Tuggen Ost – Gryнау, Tuggen	11 (15) Mio.	2028–2031
Ausbau Arth – Walchwil, Arth	46 (21) Mio.	2028–2033
Ruostel – Euthal, Einsiedeln	25 (25) Mio.	2029–2033
Mühlestuden – Schulhaus Ried, Muotathal	10 (-) Mio.	2030–2032
Löwenkreuzung, Pfäffikon	15 (15) Mio.	2030–2033
Ausbau Seedamm, Pfäffikon	26 (12) Mio.	2030–2033
Ausbau Zugerstrasse, Landi – Anschluss A4, Küssnacht	29 (28) Mio.	2031–2035
Franzosenschanze – Selgis-Brücke, Muotathal	11 (-) Mio.	2033–2036
Ausbau Zugerstrasse, Bär – Landi, Küssnacht	22 (22) Mio.	2035–2038
Zubringer Freienbach	156 (147) Mio.	ab 2031
Ortsdurchfahrt Buttikon	11 (11) Mio.	ab 2032
Zubringer Wangen-Ost	203 (171) Mio.	ab 2034
Umfahrung Rothenthurm	240 (170) Mio. <sup>2</sup>	ab 2038

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

<sup>2</sup> inklusive Gemeindebeitrag

### 5.2 Umfahrungs- und Entlastungsprojekte

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

Die Schlüsselprojekte für die Erschliessung der Areale rund um den Bahnhof Seewen-Schwyz inklusive das Zeughaus Areal (Gemeinde Schwyz) und Brunnen (Gemeinde Ingenbohl) konnten seit

der Erteilung der Ausgabenbewilligungen durch die Stimmberechtigten der Gemeinden im Juni 2021 resp. März 2025 planungsmässig vorangetrieben werden.

In der Gemeinde Schwyz laufen für den Bau der neuen Brücke über die Muota noch letzte Verhandlungen, nach deren Erledigung kann das Baugesuch voraussichtlich im Herbst 2025 publiziert werden. Gleichzeitig mit dem rund zwei Jahre dauernden Bau wird das Tiefbauamt den bau- und finanzhaushaltsrechtlich bereits bewilligten Knoten Diesel als Anschlussbauwerk von der Hauptstrasse Nr. 8 zum Gebiet Wintersried/Seewen realisieren. Die verkehrsentlastende Verbindungsstrasse kann bestenfalls Ende 2027 in Betrieb genommen werden. Das zweite grosse Vorhaben mit einem erneuerten Bushof Seewen sowie neuem Kreisel auf der Bahnhofstrasse und neuer Zeughausstrasse soll im Idealfall bis 2032 realisiert werden.

In der Gemeinde Ingenbohl haben die Stimmberechtigten am 18. Mai 2025 der für die Arealerschliessung Brunnen Nord umwelt- und kostengünstigeren Variante «Kurve+» zugestimmt. Mit diesem Variantenentscheid können nun der kantonale Nutzungsplan und der Gestaltungsplan Brunnen Nord angepasst werden. Die gesamten Bewilligungsprozess dürfte frühestens Mitte 2028 abgeschlossen werden können. Der rund 1.5 Jahre dauernde Bau der Erschliessungswerke folgt dann der Ausführungsplanung sowie Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen und ist ab Anfang 2030 geplant. Die Inbetriebnahme ist Ende 2031 vorgesehen.

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

Gestützt auf die beschlossene Vorwärtsstrategie bei kantonalen Strassenbaugrossprojekten (vgl. dazu vorne Ziff. 1.2) entschied der Regierungsrat im Juni 2022, das Projekt bei Wiederaufnahme der Planung als vollständiges Kantonsstrassenprojekt in Tieflage mit Tagbautunnel weiterzuverfolgen (Variante «Kanton tief»; RRB Nr. 534/2022). Der Gemeinderat Freienbach hat diesen Variantenentscheid mit Beschluss vom 18. August 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen und dem Baudepartement seine Unterstützung im Rahmen der weiteren Arbeiten zugesichert. Da es sich aufgrund der vorgenannten Entscheide neu um ein reines Kantonsstrassenprojekt handelt, wurde mit Start des Vorprojekts (Tagbautunnel) das Projekt in «Zubringer Freienbach» umbenannt.

Der Bau eines leistungsfähigen Autobahnzubringers durch den Kanton und der gleichzeitige Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi durch das ASTRA verbessern den Verkehrsfluss auf dem lokalen Strassennetz und entlasten auch die benachbarten Autobahnanschlüsse Wollerau und Pfäffikon. Das Siedlungsgebiet von Freienbach und Wilen sowie das Industriegebiet Schwerzi erhalten eine direkte Anbindung an die Autobahn A3. Der Verkehr wird auf dem kürzesten Weg auf die Autobahn geführt, was das lokale Strassennetz und insbesondere die Ortsteile Pfäffikon und Wilen, aber auch das Zentrum von Wollerau entlastet.

Um mit Blick auf die Kostengrösse sowie die Abhängigkeit zum Projekt «Ausbau Autobahnanschluss Schindellegi» des ASTRA frühzeitig die erforderliche Planungssicherheit zu erlangen, hat der Regierungsrat dem Kantonsrat für die Planung und Realisierung des Zubringers Freienbach in einem Schritt eine (Gesamt-)Ausgabenbewilligung in Höhe von 189 Mio. Franken unterbreitet (RRB Nr. 200/2025). Die Ausgabenbewilligung und die damit verbundenen Trägerschaftsänderungen im untergeordneten Strassennetz wurden vom Kantonsrat an der Sitzung vom 21. Mai 2025 mit 83:7 Stimmen erteilt bzw. genehmigt. Gegen diesen Beschluss ist kein Referendum erhoben worden, so dass er in Rechtskraft erwachsen ist.

Gemäss aktueller Planung ist vorgesehen, dass Ende 2025 mit der Erarbeitung des Bauprojekts für den Zubringer gestartet werden kann. Unter der Voraussetzung, dass für das Generelle Projekt «Ausbau Autobahnanschluss Schindellegi» (ASTRA-Projekt) bis Ende 2026 die Genehmigung durch den Bundesrat vorliegt, wird eine zeitgleiche öffentliche Auflage der beiden Projekte in der 1. Hälfte 2028 angestrebt. Der Baustart für den Zubringer erfolgt ca. 1-2 Jahre nach Vorliegen der rechtskräftigen Projektgenehmigung für beide Projekte.

### 5.2.3 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. Die Zubringerstrecke wird durch den Kanton geplant und realisiert. Dazu wurde unter der Leitung des Baudepartementes ein Steuerungsausschuss mit Vertretern der Gemeinden Wangen, Schübelbach, Tuggen, Galgenen und dem Bezirk March gebildet.

Erst die Vorwärtsstrategie des Regierungsrates (vgl. dazu vorne Ziff. 1.2) öffnete den Weg für eine «umweltverträglichere» Lösung bzw. für Zubringervarianten in Tieflage, welche auch bei den involvierten Gemeinden und dem Bezirk Unterstützung fanden. Auf dieser Grundlage wurde im März 2022 die zweite Phase des Vorprojekts gestartet, welche zur Optimierung auch verschiedene Linienführungselemente zur Unterquerung der SBB-Linie östlich des Bahnhofs Siebnen-Wangen sowie vertiefte Abklärungen zur Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes an den Bahnhof nördlich des Bahntrassees enthielt. Die Planungsarbeiten dazu konnten Ende März 2025 abgeschlossen werden, womit der Entwurf des Vorprojektdossiers für eine mögliche Variante mit einem 1.1 km langen Tagbautunnel inzwischen vorliegt.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wies darauf hin, dass beim ASTRA die finanziellen und personellen Ressourcen beschränkt seien, weshalb die erste Priorität beim Vollanschluss Schindellegi liege und erst anschliessend das Generelle Projekt für den Anschluss Wangen-Ost ausgearbeitet werden könne. Sofern keine unvorhergesehenen Verzögerungen eintreten, sollte der Bundesrat voraussichtlich im Jahr 2028 über das Generelle Projekt des Vollanschlusses Wangen-Ost entscheiden.

Mit der Interpellation I 30/24 wurde der Regierungsrat ersucht, nach dem Nein zum Nationalstrassenausbau (eidgenössische Volksabstimmung vom 24. November 2024) zu beurteilen, ob die Planung des Autobahnanschlusses Wangen-Ost durch das ASTRA trotzdem bzw. gar beschleunigt vorangetrieben werden könne. Der Regierungsrat schrieb in seiner Beantwortung, dass der Kanton in diversen Schreiben an das ASTRA und an das UVEK sowie auf fachlicher Ebene die Wichtigkeit der beiden Autobahnanschlüsse Schindellegi und Wangen-Ost für den Kanton erläutert habe. Mit der kommunizierten Absicht des UVEK, zuerst den Zubringer Freienbach zeitnah dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen und anschliessend auch für den Vollanschluss Wangen-Ost die Planungen voranzutreiben, seien diese beiden für den Kanton Schwyz wichtigen Projekte insoweit nunmehr auf gutem Weg (RRB Nr. 289/2025).

Und so hält der Regierungsrat, trotz der dereinst möglicherweise herausfordernden Finanzierungssituation, im jetzigen Zeitpunkt daran fest, neben dem Autobahnzubringer Freienbach auch den Autobahnzubringer Wangen-Ost in Tieflage weiterzuverfolgen. Um die Planungen bei diesem, insbesondere für die Region March wichtigen Infrastrukturvorhaben ohne Unterbruch weiterführen zu können, soll beim Kantonsrat nun zunächst eine Ausgabenbewilligung für die weiteren (Bauprojekt-)Planungsarbeiten beantragt werden. Anders als noch beim Zubringer Freienbach wird beim Zubringer Wangen-Ost die Ausgabenbewilligung für den eigentlichen Bau dann erst in einem zweiten Schritt, nach baurechtlicher Bewilligung des Vorhabens, beim Kantonsrat (und ggf. den Stimmberechtigten) beantragt.

Somit wird gemäss aktueller Planung anfangs 2026 beim Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung (Projektierungskredit) für die Erarbeitung des Bauprojekts beantragt. Parallel dazu läuft die notwendige Koordination mit dem geplanten neuen Autobahnanschluss des ASTRA. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die beiden Projekte aufeinander abgestimmt sind und gleichzeitig, vo-

raussichtlich ca. 2030, öffentlich aufgelegt werden können. Die erforderliche Ausgabenbewilligung für die Realisierung der neuen Zubringerstrecke könnte diesfalls somit etwa 2032 beim Kantonsrat beantragt werden.

#### 5.2.4 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 UVEK das Ausführungsprojekt «N04 Anschluss Küssnacht» mit Auflagen genehmigt. Gegen die Plangenehmigung wurde eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Nachdem sie das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen hatte, wurde dieser Entscheid Ende August 2025 beim Bundesgericht angefochten. Dieses Beschwerdeverfahren ist derzeit hängig.

Die in der Zuständigkeit des Kantons liegenden Planungen für den Ausbau der Zugerstrasse, Abschnitt Kreisel Bär bis Kreisel Landi (2. Priorität) sowie Abschnitt Kreisel Landi bis Anschluss A4 Küssnacht (1. Priorität) werden aufgrund der Abhängigkeiten zum Autobahnanschlussprojekt erst weitergeführt, wenn dieses rechtlich gesichert und rechtskräftig genehmigt ist.

#### 5.2.5 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.

Wie sich in den letzten Jahren manifestiert hat, erweist sich eine integrale Umsetzung der Testplanung Pfäffikon Ost aus verschiedenen Gründen derzeit als nicht realistisch, weshalb Kanton und Gemeinde Freienbach das Gesamtvorhaben sistiert haben. Somit kann es derzeit nurmehr darum gehen, zu gegebenem Zeitpunkt einzelne geeignete Massnahmen daraus weiterzuverfolgen, wie jüngst die Bus-Priorisierung auf der Strecke zwischen Freienbach und Pfäffikon oder ab nächstem Jahr die Verlängerung der Busspur aus Altendorf in Richtung Pfäffikon (RRB Nr. 303/2024). Auch für die Löwenkreuzung sowie den Schweizerhofkreisel (Zuständigkeit ASTRA) werden Projekte weiterverfolgt.

#### 5.2.6 Verkehrsoptimierung Wollerau

Nach Jahren der Planung hat das ASTRA alle Arbeiten für eine Verkehrsoptimierung in Wollerau sistiert. Auch die Planungen für eine Unterführung der Kantonsstrasse im Bereich der SOB-Gelise wurde auf Antrag der Gemeinde Wollerau gestoppt. Somit werden (einstweilen) alle Massnahmen der Verkehrsoptimierung Wollerau aus dem Strassenbauprogramm gestrichen.

#### 5.2.7 Umfahrung Rothenthurm

Gestützt auf RRB Nr. 158/2021 hat das Tiefbauamt der Gemeinde Rothenthurm einen Kostenteil 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. Mit den Planungsarbeiten für das Vorprojekt wurde anfangs 2024 gestartet und im Sommer 2024 wurden umfangreiche geologische Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Auf Basis dieser Grundlagen wurden in einem Variantenstudium 12 Linienführungsvarianten (inklusive Untervarianten) für die östliche Umfahrung von Rothenthurm

und der Ersten Altmatt untersucht sowie für die Anschlüsse Nord und Süd verschiedene Knotentypen geprüft. Für die Bestvariante mit einem knapp 2 km langen Tunnel betragen die Gesamtkosten rund 240 Mio. Franken (Kostengenauigkeit  $\pm$  30 %).

Bis Mitte 2026 soll nun das Vorprojekt abgeschlossen und die Kostengenauigkeit auf  $\pm$  20 % erhöht werden. Danach wird der Kanton nach Anhörung der Gemeinde Rothenthurm das weitere Vorgehen festlegen, wobei dieses aus finanziellen Gründen insbesondere am weiteren Fortgang der beiden priorisierten Autobahnzubringerprojekte Freienbach und Wangen-Ost auszurichten sein wird.

### 5.2.8 Ausbau H8, 3. Altmatt – Höli – Biberbrugg

Mit Entscheid vom 29. November 2022 hat der Regierungsrat unter gleichzeitiger Abweisung der noch hängigen Einsprachen die Teilrevision des Nutzungsplans Moorlandschaft Rothenthurm erlassen sowie das Sanierungs- und Ausbauprojekt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg als umweltverträglich beurteilt und genehmigt. Gegen diesen Entscheid wurde beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben, die nach weiteren Verhandlungen jedoch wieder zurückgezogen wurde. Das Verfahren wurde daraufhin am 11. April 2023 abgeschlossen, womit die Projektgenehmigung rechtskräftig wurde. Am 28. Juni 2023 genehmigte der Kantonsrat für das Projekt eine Ausgabenbewilligung über 123 Mio. Franken.

Mit der Beauftragung einer externen Bauherrenunterstützung am 23. Oktober 2023 und einer ersten erfolglosen Planerbeschaffung ohne Angebote im April 2024 konnte nach dem zweiten Beschaffungsverfahren mit Beschluss des Regierungsrates vom 22. Oktober 2024 das Gesamtplanermandat (Ausführungsplanung, Baumeisterbeschaffung sowie die örtliche Bauleitung) vergeben werden (RRB Nr. 780/2024).

Die ersten vorbereitenden Arbeiten für den Bau des rund 3.9 Kilometer langen Abschnitts haben im Sommer 2025 begonnen. 2026 erfolgt voraussichtlich der Baubeginn für die neue Untere Moosstrasse sowie die Unterführung Leimloch, und im Frühjahr 2027 ist der Start der Arbeiten im Baulos Nord, Höli – Biberbrugg, vorgesehen. Diese werden rund vier Jahre in Anspruch nehmen. Nach ca. drei weiteren Jahren Bauzeit für das Los Süd sollte dann die gesamte Neubaustrecke in Betrieb genommen werden können.

### 5.3 Projektrisiken

Insbesondere bei den Grossprojekten bestehen verfahrensmässige Risiken, welche Verschiebungen des Baubeginns zur Folge haben können. So führen Einsprachen gegen Projekte bzw. Beschwerden gegen Projektgenehmigungen zu Verzögerungen und teilweise auch 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 vorstehender Ziffer 2.2.1 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-Haltekannten, 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

Ein behindertengerechter Ausbau der Haltestellen bedingt vielfach ein Projekt mit öffentlicher Auflage sowie Landerwerb und ist bei den Anstössern oft umstritten. Aus Ressourcen- und prozessökonomischen Gründen erfolgt der Ausbau der Haltestellen nach Möglichkeit daher jeweils im Rahmen von Strassenbauprojekten. Wo nötig und wenn begründete Anfragen bestehen, wird jedoch auch versucht, rasch und unbürokratisch eine vorgezogene Lösung gemäss der Behindertengleichstellungsgesetzgebung zu finden.

#### 5.4.3 Velowege

Die Umsetzung der Velowegnetze hat gemäss dem Veloweggesetz des Bundes und dem KVWG bis 2042 zu erfolgen. Ähnlich wie beim baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen und beim behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen wird auch beim Ausbau der Velowege eine Synergie mit dem Strassenneubau gesucht. Neue Velowege resp. Ausbauten von bestehenden Velowegen werden folglich 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.

Aktuell sind beim Tiefbauamt die kantonalen Velowegnetzpläne für den Alltags- sowie den Freizeitverkehr in Erarbeitung. Dazu wird auch ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Mit der Verabschiedung der Pläne durch den Regierungsrat ist im Verlauf des Jahres 2026 zu rechnen.

#### 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 mit Stand 30. Juni 2025 bereits 55 abgeschlossen, zehn in Realisierung, vier vor der öffentlichen Auflage sowie drei im Genehmigungsverfahren. Ziel ist es, alle Projekte bis Ende 2027 abzuschliessen.

### 6. Übersicht Nationalstrassen

#### 6.1 N4 Neue Axenstrasse (Netzvollendung)

Per Oktober 2022 erwuchs die Plangenehmigung des UVEK vom 30. April 2020 in Rechtskraft.

Inklusive dem Baulos 400, Morschacher Tunnel, wurden seit 2023 bis Mitte 2025 in Summe 13 Baulose ausgeschrieben. Der Baustart ist inzwischen bei allen Baulosen erfolgt.

Bei den Vortriebsarbeiten des Entwässerungsstollens Ingenbohl (Baulos 404) ist es Ende November 2024 infolge ungewöhnlicher Wetterereignisse zu einem massiven Bergwasserzufluss im Stollen gekommen, der die gesamte Tunnelbohrmaschine geflutet hat. Daraufhin mussten die

Maschine repariert und verschiedene bauliche Massnahmen ausgeführt werden, bevor der Vortrieb im Juli 2025 wieder aufgenommen werden konnte. Alle sich in Ausführung befindlichen Baulose befinden sich im Wesentlichen im Terminprogramm. Im Morschacher und Sisikoner Tunnel werden ab Frühjahr 2026 die Sprengarbeiten für die Hauptvortriebe aufgenommen. Aus heutiger Sicht ist der prognostizierte Termin zur Inbetriebnahme der neuen Axenstrasse weiterhin Mitte 2033.

Nachdem alle Detailprojekte Bau sowie Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) erstellt und vom ASTRA genehmigt worden sind, belaufen sich die Gesamtkosten auf Stufe Detailprojekt auf 1.145 Mia. Franken (Stand 31. Oktober 2024), wovon gemäss anwendbarem Kostenteiler 62 Mio. Franken durch den Kanton Schwyz zu tragen sind.

Für die flankierenden Massnahmen auf der «alten» Axenstrasse wird seit Herbst 2024 das Ausführungsprojekt erarbeitet. Die öffentliche Planaufgabe ist für Ende 2025/Anfang 2026 vorgesehen.

Für die Instandsetzung der bestehenden (alten) Axenstrasse wird durch das ASTRA ein globales Erhaltungskonzept erarbeitet. Die Tiefbauämter der Kantone Uri und Schwyz sind in die Projektorganisation eingebunden, da die bestehende Strasse nach der Sanierung in das Eigentum der Kantone übergeht (ca. 2036). So wird z. B. auch der Mositunnel dereinst als Kantonsstrasse klassiert und durch das Tiefbauamt unterhalten. Es ist vorgesehen, dass die Strasse durch Brunnen an die Gemeinde Ingenbohl abgetreten wird. Diese muss aber weiterhin und jederzeit als Ausweichstrecke bei Ereignissen oder Unterhaltsarbeiten im Mositunnel zur Verfügung stehen. Zudem muss die Seestrecke jeglichen Verkehr, welcher nicht im Mositunnel zugelassen ist (z. B. Langsamverkehr oder landwirtschaftlicher Verkehr), durchleiten können.

## 6.2 Anschlüsse an die Autobahn A3 in den Bezirken Höfe und March

Gemäss kantonalem Richtplan soll der Halbanschluss Schindellegi (Halten) zu einem Vollanschluss ausgebaut werden (siehe vorne Ziff. 5.2.2). Für die Verlegung des Autobahnanschlusses Wollerau wurden die Planung eingestellt (siehe dazu vorne Ziff. 5.2.6).

Der geplante Autobahnanschluss Wange-Ost mit neuem Zubringer nach Siebnen ist ebenfalls im kantonalen Richtplan sowie im Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse des Bundes aufgeführt. Das ASTRA hat die entsprechenden Planungsarbeiten inzwischen gestartet (siehe dazu vorne Ziff. 5.2.3).

## 6.3 Ausbau A4-Anschluss Arth zu Halbanschluss

Die Gemeinde Arth wünscht bereits seit Jahren eine Autobahnauffahrt in Richtung Luzern/Zug. Durch den Ausbau des Viertelanschlusses Arth zu einem Halbanschluss hätte die Region einen zweiten Anschluss an die N4, was auch eine verkehrliche Verbesserung der Ortsdurchfahrt Oberarth und Goldau sowie beim Autobahnanschluss Goldau nach sich ziehen würde. Mit der grundsätzlichen Zusage des Kantons für die volle Kostenübernahme von 42 Mio. Franken begann das ASTRA mit der Ausarbeitung eines Generellen Projekts. Die erste Phase der Planung ist abgeschlossen und die Stellungnahmen des Kantons und der Gemeinde sind erfolgt. Nach Rückmeldung aller Stellen ist eine allfällige Bereinigung des Generellen Projekts notwendig. Mit der Genehmigung des Bundesrates kann im Jahr 2026 gerechnet werden, so dass anschliessend die Projektaufgabe vorbereitet werden kann. Im Optimalfall wäre eine Realisierung ab ca. 2031 möglich.

## 7. Erwägungen

### 7.1 Finanzielle Auswirkungen

#### 7.1.1 Überblick der Finanzlage

Die vorausschauende 15-Jahresplanung im Strassenbauprogramm zeigt, dass die verfügbaren Ressourcen der zweckgebundenen Spezialfinanzierung grundsätzlich ausreichen, um die vorgesehenen Projekte zu realisieren. Sie erweisen sich derzeit jedoch nur deshalb als ausreichend, weil die beiden Grossprojekte Zubringer Freienbach und Wangen-Ost (Gesamtbauvolumen rund 360 Mio. Franken [exklusive Reserven]) bislang mit einem vergleichsweise geringen Planungsgrad von 45 % bzw. 35 % in der Planrechnung berücksichtigt sind. Mit zunehmendem Planungsschritt und der damit steigenden Realisierungswahrscheinlichkeit dieser Grossprojekte wird der Finanzierungsbedarf in den kommenden Jahren voraussichtlich deutlich ansteigen.

Aus aktueller Planungssicht wird das Strassenbauguthaben von rund 287 Mio. Franken (Stand Ende 2024) bis 2039/2040 schrittweise abgebaut. Am Ende der gesamten Planungsperiode 2026–2040 weist das Eigenkapital der Spezialfinanzierung Strassenwesen einen geringen negativen Saldo aus (vgl. vorne Ziff. 2.3 und 2.4). Damit ist zumindest für die nächsten zehn bis 15 Jahre der Grundsatz erfüllt, dass der Kanton die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen vollständig über die Spezialfinanzierung deckt. Gleichzeitig zeigt sich jedoch, dass ein steigender Investitionsbedarf für die Grossprojekte in Zukunft das Risiko einer erheblichen Verschuldung der Strassenspezialfinanzierung nicht ausschliesst.

#### 7.1.2 Finanzierbarkeit der Grossprojekte

Im Rahmen der dem Kantonsrat vorgelegten Gesamtschau (RRB Nr. 158/2021) hat sich der Regierungsrat auch mit der Finanzierbarkeit der damals noch fünf kantonalen Strassengrossprojekte auseinandergesetzt und diese unter Berücksichtigung der erwartenden Entwicklung grundsätzlich bejaht. An dieser Einschätzung hat sich seither nichts Wesentliches geändert. Dies gilt insbesondere, weil einerseits der zweite Abschnitt der Südumfahrung Küsnacht (SUK 2) aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten aufgegeben werden musste und andererseits der Bestand der Spezialfinanzierung per Ende 2024 bereits auf 287 Mio. Franken angewachsen ist. Der durchschnittliche jährliche Brutto-Mittelzufluss beträgt derzeit rund 90 Mio. Franken.

Bei dieser Einschätzung zur Finanzierbarkeit ist zu beachten, dass die vier verbleibenden Grossprojekte – Autobahnzubringer Freienbach und Wangen-Ost (Siebnen), Autobahnhalbanchluss Arth und Umfahrung Rothenthurm – lange und noch vage Realisierungshorizonte aufweisen. Realistisch betrachtet können daher kaum alle Projekte innerhalb der nächsten 15 Jahre umgesetzt werden. Bereits in der erwähnten Gesamtschau wurde zudem auf die Möglichkeit einer vorübergehenden Überschuldung der Spezialfinanzierung hingewiesen, insbesondere bei einer beschleunigten Umsetzung einzelner oder mehrerer Grossprojekte.

#### 7.1.3 Ausblick und langfristige Finanzierungsperspektiven

Wenn – wie vom Regierungsrat angestrebt – im vorliegenden Planungshorizont neben dem Zubringer Freienbach auch der Zubringer Wangen Ost realisiert werden kann, könnte die Spezialfinanzierung Strassenwesen wie bereits angetönt in einem negativen Saldo münden. Darauf abzustimmen ist daher auch das weitere Vorgehen bei der Umfahrung Rothenthurm.

Im Auge zu behalten gilt es sodann die sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die mit dem zunehmenden Anteil an Elektrofahrzeugen weiter abnehmen werden. Auf Bundesebene werden derzeit verschiedene Möglichkeiten zur Refinanzierung geprüft, darunter eine kilometerabhängige Abgabe für Fahrzeuge sowie spezifische Abgaben auf Elektrofahrzeuge.

Auf kantonaler Ebene könnten nötigenfalls zusätzliche Einnahmen durch Anpassung der Motorfahrzeugsteuer zur Stabilisierung der Finanzierung beitragen.

Eine signifikante Unterdeckung der Spezialfinanzierung Strasse würde jedoch nur dann entstehen, wenn die verbleibenden Grossprojekte vollständig und mittel- bis langfristig zusammen umgesetzt werden könnten (gleichbedeutend mit einem Planungsgrad von 100 %). Diesfalls müssten gegebenenfalls weitere Etappierungen oder die Erweiterung der bisherigen Finanzierungsquellen in Betracht gezogen werden.

## 7.2 Personelle Auswirkungen

Steigender Unterhaltsbedarf bei den bestehenden Strassen und Kunstbauten, die Vorwärtsstrategie des Regierungsrates bei den Grossprojekten, der Baustart der N4 Neue Axenstrasse, die zunehmend komplexen Agglomerationsprogramme sowie die neue Veloweggesetzgebung fordern die Mitarbeitenden beim Tiefbauamt auf allen Ebenen stark. Aufgrund begrenzter fachpersoneller Ressourcen muss der Schwerpunkt auf systemrelevante Projekte sowie auf den Erhalt der bestehenden Strasseninfrastruktur gelegt werden. Weitere Projekte müssen daher teilweise nachrangig behandelt werden. Sobald sich die Realisierung eines Grossprojektes abzeichnet, muss der Personalbestand im Tiefbauamt verstärkt werden, damit die Kosten-, Termin- und Qualitätsansprüche erfüllt werden können bzw. nicht andere Projekte aufgeschoben werden müssen.

## 7.3 Ausblick

Das nächste Strassenbauprogramm wird im Jahr 2027 erstellt.

## 8. Kommunikation

Der vorliegende Beschluss zum Strassenbauprogramm 2026–2040 wird auf der Homepage des Tiefbauamtes veröffentlicht und der kantonsrätlichen Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen zur Kenntnisnahme zugestellt.

### Beschluss des Regierungsrates

1. Das Strassenbauprogramm, Aktualisierung 2026–2040, wird genehmigt.
2. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Finanzdepartement; Baudepartement (Sekretariat, zuhanden der Kommission für Bauten, Strassen und Anlagen); Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Verkehrsamt; Hochbauamt; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

