

Beschluss Nr. 118/2023
Schwyz, 14. Februar 2023 / jh

Interpellation I 2/23: Grosstunnelvariante Pfäffikon – Schwyz
Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 8. Januar 2023 haben die Kantonsräte Dr. Urs Rhyner, Kuno Frey und Reto Keller folgende Interpellation eingereicht:

«Ausgangslage

Der Regierungsrat will wichtige Strassenprojekte im Kanton Schwyz vorantreiben. Eine gute Infrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor und so werden die Anstrengungen sehr begrüsst. Mit der H8 ist eine wichtige Verbindungsachse für den Kanton Schwyz in einem katastrophalen Zustand. Das Ausbauprojekt wird laufend durch Einsprachen verzögert. Weiter leiden Dörfer wie Sattel und Rothenthurm an hohem Durchgangsverkehr. Die Kantonsstrassen in Einsiedeln, Schindellegi und Pfäffikon haben ihre Kapazitätsgrenze erreicht. So hat insbesondere die Gemeinde Feusisberg schon regelmässig auf die Kapazitätsgrenze des Doppelkreisels in Schindellegi hingewiesen, wenn das Verkehrsaufkommen, wie vom Kanton geplant, weiter zunimmt.

In der Fragestunde wurde bereits nachgefragt, wie es bezüglich des weiteren Vorgehens in Sache Verkehrsknoten Schindellegi weitergehen soll. Ein konkretes weiteres Vorgehen konnte nicht aufgezeigt werden.

Die Erfahrung zeigt, wie wichtig eine frühe Planung von grossen Strassenbauprojekten ist. Im Rahmen einer Gesamtschau möchten die Interpellanten eine Idee zur Prüfung einbringen. Anstelle von einzelnen Umfahrungen in Rothenthurm und Schindellegi und einer Entlastung für die Zufahrt von Einsiedeln (Region Mitte) könnte eine Grosstunnelvariante von der A3 in Pfäffikon (Halten) nach Schwyz (Seewen) zur A4 mit einer Ein- und Ausfahrt für die Region Mitte viele Probleme auf einmal lösen.

Vorteile Grosstunnelvariante

Erscheint diese Grosstunnelvariante in einem ersten Eindruck vielleicht als eine zu ehrgeizige Projektidee, kann man bei einer näheren Betrachtung durchaus sinnvolle Ansätze finden, indem verschiedene, komplexe Probleme effizient und landschonend auf einen Schlag gelöst werden:

- Verkehrsentslastung für die Dörfer Rothenthurm, Sattel, Biberbrugg/Bennau/Schwyzterbrugg und Schindellegi
- Entlastung des Doppelspurkreisels in Schindellegi
- Entlastung des H8 Kreisels in Feusisberg
- Ausbau H8-Abschnitt 3. Altmatt / Höhli Biberbrugg in reduzierter Form nötig, oder hinfällig
- Attraktive Verkehrsanbindung Region Mitte und damit neue wirtschaftliche Chancen
- Verlegung der Hochspannungsleitungen in den Tunnel
- Erhöhte Verkehrssicherheit durch weniger Mischverkehr (Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr) und weniger Überholmanöver weil im Tunnel durchgehend mit derselben Geschwindigkeit gefahren werden kann.

Fragen

Die Interpellanten möchten vom Regierungsrat die folgenden Fragen beantwortet haben:

- Erachtet es der Regierungsrat als prüfungswert anstelle von einzelnen Umfahrungen in Rothenthurm und Schindellegi eine Grosstunnelvariante von Pfäffikon nach Schwyz mit einer Ein-/Ausfahrt für die Region Mitte zu prüfen?
- Wo sieht die Regierung die Vor- und Nachteile einer solchen Variante?
- Wo sieht der Regierungsrat die grössten Hürden für eine Grosstunnelvariante?
- Würden die geologischen Beschaffenheiten des Untergrunds zwischen Pfäffikon, Einsiedeln und Schwyz eine Tunnelvariante zu lassen?
- Müsste die Tunnelvariante durch den kantonalen Strassenfond finanziert werden oder gibt es Möglichkeiten unterstützende Bundesgelder zu bekommen?
- Sieht der RR Chancen die H8 dem Bund als Nationalstrasse zu übergeben?
- Gibt es weitere Infrastrukturen, wie z.B. Werkleitungen (Glasfaser, Strom, Cargo sous terrain,...), welche von einer Grosstunnelvariante profitieren, resp. integriert werden könnten?
- Wie ist das weitere Vorgehen bezüglich der Umfahrungen in Rothenthurm und Schindellegi, sowie einer Entlastung für die Zufahrt nach Einsiedeln?
- Zeigen die Verkehrsmessungen des Kantons, dass es bei einer Grosstunnelvariante mehr als eine Ein-/Ausfahrt in der Region Mitte benötigen würde? Beispielsweise auch in Feusisberg, Rothenthurm und Sattel?
- Sollten anstelle von einer Grosstunnelvariante mehrere kleinere Umfahrungstunnels geprüft werden?

Für die Beantwortung der Fragen danken die Interpellanten in voraus.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Der Masterplan Wirtschaft und Wohnen 2035 ist zurzeit in Erarbeitung und verfolgt die Zielsetzung, den Kanton Schwyz als einen der führenden Wohn- und Wirtschaftskantone zu etablieren. Der Masterplan wird sich mit Leitlinien einer modernen und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur auseinandersetzen, dies unter der Prämisse eines massvollen Bevölkerungswachstums und einer nachhaltigen Innenentwicklung. In diesem Sinn setzt der Regierungsrat auf realistische und umsetzbare Strategien und Projekte.

Die Hauptstrasse Nr. 8 ist zweifellos eine sehr wichtige, wenn nicht die wichtigste Kantonstrasse im Kanton Schwyz. Die Verbindung zwischen Inner- und Ausserschwyz hat grosse Bedeutung. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass die Strasse in den letzten Jahrzehnten und in verschiedenen Etappen erweitert, ausgebaut und erneuert wurde. Der letzte grosse Abschnitt steht nun zwischen der dritten Altmatt Nord und Biberbrugg an, wofür der Regierungsrat Ende November 2022 die erforderlichen Anpassungen am Nutzungsplan Moorlandschaft Rothenthurm erlassen sowie

die Projektgenehmigung erteilen konnte. Gegen diesen Beschluss wurde lediglich eine Beschwerde beim kantonalen Verwaltungsgericht erhoben, welche derzeit noch hängig ist. Es bestehen somit aber gute Chancen, dass die noch ausstehenden, notwendigen Verbesserungen auf der H8 für den Langsam- und den motorisierten Individualverkehr innert weniger Jahre abgeschlossen werden können.

Das Projekt eines Grosstunnels Pfäffikon – Schwyz mag auf den ersten Blick verlockend erscheinen. Eine solche Verbindung zwischen Ausser- und Innerschwyz würde den Weg verkürzen, dadurch den Austausch innerhalb des Kantons allenfalls weiter stärken und Dörfer bis zu einem gewissen Grad vom Verkehr entlasten. Eine Tunnelverbindung zwischen Pfäffikon und Schwyz wäre mutmasslich über 20 km lang. Damit würde sie eine der längsten der Welt und den Gotthardtunnel um rund 3 km übertreffen. Ein solcher Grosstunnel stellte also ein gigantisches Projekt dar, welches die Fahrzeit verkürzen und neuen Durchgangsverkehr zu den Tunnelportalen in Schwyz und Pfäffikon anziehen würde.

2.1.1 Verkehrszahlen und Nutzer

Die bestehende Hauptrasse Nr. 8 wird heute unterschiedlich benutzt. Auf dem Abschnitt zwischen Pfäffikon und Schindellegi verkehren täglich rund 18 000 Fahrzeuge. Der am stärksten belastete Strassenabschnitt zwischen Schindellegi und Biberbrugg wird von rund 24 000 Fahrzeugen täglich befahren. Die Zahlen in der 3. Altmatt (rund 10 500 Fahrzeuge) und im Kaltbach Schwyz (rund 11 700 Fahrzeuge) fallen dagegen wesentlich tiefer aus. Der Grosstunnel würde rein ausgehend von diesen Verkehrszahlen schätzungsweise von knapp 10 000 Fahrzeugen täglich benutzt.

Daneben wäre aber auch die bestehende Kantonstrasse weiterhin notwendig, dies insbesondere als Zubringer für die Gemeinden Sattel, Rothenthurm und Feusisberg sowie den Bezirk Einsiedeln (und weiter in die umliegenden Gemeinden) und die Verbindung nach Ägeri/Zug. Somit würde vor allem die Region Mitte weiterhin über die bestehende Strasse erschlossen. Auch bei einem Ereignis im Tunnel müsste die alte Strecke weiterhin jederzeit verfügbar sein und hierfür entsprechend unterhalten sowie ausgebaut sein.

Zumindest die volkswirtschaftliche Attraktivität der «abgehängten» Dörfer an der H8 würde voraussichtlich sinken, da die alte Strecke in hohem Mass nur noch vom Ziel- und Quellverkehr benutzt würde.

2.1.2 Geologie

Ältere Untersuchungen zeigen, dass die geologischen Verhältnisse im besagten Perimeter, der im Übrigen einen Querschnitt durchs Alpenvorland bildet, sehr vielfältig sind. Es sind Ablagerungen verschiedener Epochen der tektonischen Gestaltung anzutreffen, so neben Kalk auch Nagelfluh und Sandstein und an der Oberfläche Flysch-Schuttmassen. Detailliertere geologische Angaben müssten indes durch Fachleute und Bohrungen erhoben werden. Dennoch kann bereits jetzt gesagt werden, dass sich der Baugrund für den Ausbruch eines Grosstunnels aller Voraussicht nach schwierig und entsprechend aufwändig gestalten würde. Sodann müsste der grösste Teil der geschätzt rund 8 Mio. Tonnen Ausbruchmaterial weggefahren und deponiert werden.

2.1.3 Linienführung

Ein Anschluss im Bereich des bestehenden Autobahnanschlusses Schindellegi in Pfäffikon, der künftig zu einem Vollanschluss ausgebaut werden soll, schiene möglich. Ebenso dürfte sich auch in der Umgebung des Anschlusses in Schwyz ein Portal realisieren lassen. Beide Portale würden auf einer ähnlichen Höhenlage, rund 480 Meter über Meer, liegen. Anders verhielte es sich aber mit den von den Interpellanten ebenfalls thematisierten Zwischenein- und -ausfahrten. Für die

Portale, die Anschlussstrecken an die bestehende H8, die Installationsplätze und die Deponiestandorte müssten sodann einige Hektaren Landwirtschaftsland beansprucht werden.

2.1.4 Kosten

Tunnelprojekte sind bekanntermassen teuer. Pro Laufmeter Tunnel muss heute mit Kosten von über Fr. 100 000.-- gerechnet werden. Bei den Projekten des Bundes am Axen und für den neuen Gotthardstrassentunnel liegen die Kosten im Grössenbereich von Fr. 130 000.-- pro Laufmeter. Daraus resultierte für einen Grosstunnel zwischen Schwyz und Pfäffikon ein Betrag von rund 2.5 Mia. Franken (20 000 Laufmeter à Fr. 125 000.--). Die laufenden Betriebskosten eines Tunnels fallen in der Regel sodann etwa drei- bis viermal höher aus als bei einer offenen Strecke. Beim bestehenden Gotthardstrassentunnel belaufen sich die jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten im Durchschnitt offenbar sogar auf rund 32 Mio. Franken (Bundesamt für Strassen ASTRA, Gotthard-Strassentunnel: Faktenblatt Finanzierung). Ein solches Grossprojekt erwiese sich für den Kanton Schwyz – zumindest ohne eine massive Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern – somit offensichtlich als nicht finanzierbar (siehe dazu unten Ziff. 2.2.3).

2.1.5 Umwelt

Der Grosstunnel verbannt einen Teil des motorisierten Individualverkehrs unter die Erde. Lärm- und Luftbelastungen würden entlang der bestehenden Strecke (lokal) abnehmen. Jedoch belasten auch die Zufahrtstrecken und die Portale die Umwelt. Und auch Lüftungsanlagen an der Oberfläche sind in der Landschaft wahrnehmbar.

Nicht möglich wäre im Weiteren ein Rückbau der bestehenden Strasse. Einerseits bedürfte es, wie bereits ausgeführt, weiterhin einer eigenständigen Verbindung der an dieser gelegenen Dörfer, andererseits könnte der Grosstunnel nicht alle Verkehrsarten aufnehmen, bspw. den landwirtschaftliche Verkehr. Die entsprechenden Auswirkungen auf die Landschaft, die Bodenversiegelung, die Querung des Moors etc. bestünden somit weiterhin. Daneben würde aber die Verkehrsattraktivität durch diesen «Basistunnel», insbesondere für den Schwerverkehr, steigen, mit allen nachteiligen Folgen auf den Zubringerstrecken.

Entlang der 25 km langen Strecke über die bestehende H8 sind ca. 5 km eigentliches Siedlungsgebiet vom Verkehr betroffen. Damit würde sich ein Tunnel auf den restlichen 80 % der (heutigen) Strecke nicht direkt auf den Anwohnerschutz auswirken, und ebenso wenig liesse sich ein bedeutender Mehrwert für die Umwelt erzielen.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Erachtet es der Regierungsrat als prüfenswert anstelle von einzelnen Umfahrungen in Rothenthurm und Schindellegi eine Grosstunnelvariante von Pfäffikon nach Schwyz mit einer Ein-/Ausfahrt für die Region Mitte zu prüfen?

Ein solcher Grosstunnel hätte auf verschiedenen Ebenen, insbesondere der finanziellen sowie personellen gigantische Ausmasse und wäre für einen einzelnen Kanton wohl kaum zu stemmen. Bereits die heute geplanten Grossprojekte wie der Zubringer und Vollanschluss Wangen-Ost, der Zubringer und Vollanschluss Freienbach (Halten) sowie der Autobahnhalbinschluss Arth stellen für den Kanton Schwyz grosse Herausforderungen dar und werden sich finanziell und personell aufwändig gestalten (vgl. dazu RRB Nr. 158 vom 9. März 2021). Zwar könnte als Folge des Grosstunnels auf die Umfahrung Rothenthurm verzichtet werden, die zuvor genannten (übrigen) Grossprojekte wären aber trotzdem zu realisieren, da der Grosstunnel die verkehrliche Situation an diesen Orten nicht verbessert. Daneben verfolgt das zuständige Tiefbauamt im ganzen Kanton über die Jahre zahlreiche weitere grössere und kleinere Sanierungs- und Ausbauprojekte, die

ebenfalls nicht vernachlässigt werden dürfen und für die demzufolge die notwendigen finanziellen und personellen Mittel bereitzuhalten sind.

Auch die verkehrliche Situation sowohl der Gegenwart als mutmasslich auch der Zukunft rechtfertigt nach Ansicht des Regierungsrates den Grosstunnel nicht. Zunächst würde ein solcher aller Voraussicht nach viel zusätzlichen (Transit-)Verkehr anziehen, hauptsächlich aus der Ostschweiz und dem Zürcher Oberland in Richtung Zentralschweiz sowie Gotthard und umgekehrt, dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass der einst in Aussicht genommene Hirzeltunnel nicht mehr in den nationalen Planungen aufgeführt ist. Daneben weist die Region Mitte bekanntermassen einen erheblichen Quell- und Zielverkehr auf. Vor allem der Bezirk Einsiedeln mit über 16 000 Einwohnern sowie die Region Ybrig mit ihrem touristischen Angebot dürfen somit, wie von den Interpellanten ebenfalls angesprochen, vom Kantonsstrassennetz selbstverständlich nicht abgehängt werden. Dies zeigen auch die Verkehrsmengen zwischen Schindellegi und Biberbrugg (durchschnittlicher täglicher Verkehr 24 000 Fahrzeuge). Ein Anschluss Mitte, bspw. im Gebiet Biberbrugg-Rabennest (Verzweigung Ybrig / Dorf Einsiedeln) an einen rund 400 m tiefer verlaufenden Tunnel hätte aber zur Folge, dass mutmasslich bereits ab dem Gebiet Halten in Pfäffikon ein rund fünf Kilometer langer paralleler Tunnel ca. 400 Höhenmeter überwinden müsste. Daraus resultierte ein (durchschnittliches) Gefälle von rund 8 %, was für einen Tunnel aus Sicherheitsgründen aber immer noch sehr kritisch ist.

2.2.2 Wo sieht die Regierung die Vor- und Nachteile einer solchen Variante?

Der Regierungsrat stellt nicht in Abrede, dass ein Grosstunnel zwischen Schwyz und Pfäffikon bestimmte positive Aspekte aufweisen würde, so insbesondere jener, dass die beiden Regionen Auser- und Innerschwyz noch näher zusammenrücken würden. Die Fahrzeiten würden um vielleicht zehn Minuten verkürzt. Zudem würden die Gemeinden Feusisberg, Rothenthurm und Sattel mit ihren Siedlungsgebieten entlang der Kantonsstrasse vom Verkehr entlastet und für den Veloverkehr resultierte auf der bestehenden H8 eine verbesserte Verkehrssicherheit.

Dennoch ist ein solches Grossprojekt insgesamt negativ zu bewerten. So wäre der Nutzen für den motorisierten Verkehr beschränkt, da viel Quell- und Zielverkehr aus den Dörfern und Siedlungen entlang der H8 stammt. Diese Verkehrsströme sowie jene aus den angrenzenden Regionen wie dem Ägerital würden weiterhin «über den Berg» verlaufen. Zudem wären die Bau- und Betriebskosten immens. Im Weiteren bergen lange Tunnels als Folge ihrer Eintönigkeit eine erhöhte Gefahr für die Sicherheit. Schliesslich müsste auch der Personalbestand des Tiefbauamts massiv aufgestockt werden, wobei es neben dem technischen Personal für die Lüftung, die Sicherheitsausrüstung und -überwachung und den Unterhalt ähnlich wie beim Gotthardtunnel auch einer adäquaten Schadenwehr (24/7) bedürfte.

2.2.3 Wo sieht der Regierungsrat die grössten Hürden für eine Grosstunnelvariante?

Zunächst ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Geologie im fraglichen Gebiet derzeit noch in wesentlichen Teilen unbekannt ist. Detaillierte Abklärungen wären nur und erst gestützt auf eine festgelegte Tunnellinienführung möglich.

Eine weitere grosse Hürde würden die Umweltaspekte darstellen. Zwar fallen die Emissionen des Strassenverkehrs mit einem Tunnel geringer aus. Jedoch setzt der Bau eines Tunnels gewaltige Emissionen frei. Der Abtransport des Tunnelausbruchmaterials erfordert aufwendige, energieintensive Installationen, und dieses müsste in der Folge irgendwo abgelagert oder verwertet werden. Sodann bedürfte es einer gewaltigen Menge an Beton und weiterer Baustoffe, welche sich unter dem Aspekt der Ressourcenschonung im vorliegenden Fall wohl kaum als vernünftig erweisen dürfte.

Eine Grosstunnelvariante scheitert nach Beurteilung des Regierungsrats vernünftigerweise aber ohnehin von vornherein an der Finanzierbarkeit bzw. an den immensen Bau- und Unterhaltskosten. Die – grob geschätzten – Baukosten von 2.5 Mia. Franken sowie die nachfolgenden Betriebs- und Unterhaltskosten wären für den Kanton im Rahmen eines gesunden und attraktiven Finanzhaushalts nicht zu stemmen.

Im Rahmen seiner Auslegeordnung und Vorwärtsstrategie zum Strassenwesen (RRB Nr. 158/2021) hat der Regierungsrat eine umfassende Übersicht über die nebst den ordentlichen Strassenunterhalts- und Ausbauvorhaben geplanten Grossprojekte sowie deren Finanzierung vorgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass die vorhandenen Mittel und Einnahmen der nächsten 15 Jahre den notwendigen Mittelbedarf wohl knapp abdecken würden, danach das Spezialfinanzierungsguthaben aber aufgebraucht ist oder gar in einer zeitweiligen Verschuldung mündet. Daraus erhellt, dass im Rahmen der heutigen Finanzierung keine Mittel übrig bleiben, um auch noch einen Grosstunnel von Schwyz nach Pfäffikon zu bauen und betreiben.

Der gesamte Ertrag der Motorfahrzeugsteuern beträgt heute knapp 50 Mio. Franken pro Jahr. Um den Tunnel dereinst innerhalb eines Zeitraums von vielleicht zehn Jahren zu realisieren und finanzieren, wäre jährlich somit ein (zusätzlicher) Betrag von mindestens 250 Mio. Franken notwendig, wobei der zusätzliche Mittelbedarf für den Betrieb und Unterhalt (siehe dazu oben Ziff. 2.1.4) noch nicht einmal berücksichtigt wäre. Insofern müsste die Verkehrssteuer mindestens versechsfacht werden (was bei der heutigen durchschnittlichen Motorfahrzeugsteuer von Fr. 400.-- ein Anstieg auf Fr. 2400.-- bedeuten würde), da die heutigen Erträge, wie bereits ausgeführt, weiterhin für den restlichen Strassenbau (ordentliche Sanierungs- und Ausbauvorhaben sowie die Grossprojekte wie N4 neue Axenstrasse, Zubringer und Vollanschluss Wangen-Ost und Freienbach sowie Halbanschluss Arth) gemäss aktuellem Strassenbauprogramm reserviert sind. Ebenso wenig in Betracht zu ziehen wären wohl eine etwaige (massive) Verschuldung der Spezialfinanzierung Strassenwesen, zumal sich diese gemäss dem eben Ausgeführten innert nützlicher Frist nicht mehr abtragen liesse, eine Querfinanzierung aus dem allgemeinen Staatshaushalt oder die Einführung eines spezifischen Road Pricing.

Zu den weiteren (Betriebs- und Unterhalts-)Kosten kämen etwa jene für eine permanent bereitstehende Schadenwehr (wie aktuell beim Gotthardstrassentunnel vorhanden), für die Instandhaltung sowie für die Energie (vgl. dazu oben Ziff. 2.1.4).

Wie der Grosstunnel nach einem durchlaufenen Lebenszyklus dereinst saniert werden sollte, sei an dieser Stelle offengelassen (am Gotthard wird hierfür vorgängig eine zweite Röhre realisiert).

2.2.4 Würden die geologischen Beschaffenheiten des Untergrunds zwischen Pfäffikon, Einsiedeln und Schwyz eine Tunnelvariante zu lassen?

Abgesehen davon, dass der Kanton derzeit über keine spezifischen Informationen über die geologische Zusammensetzung des Untergrunds zwischen Schwyz und Pfäffikon verfügt, müsste in diesem Kontext zunächst die genaue Linienführung des Tunnels (Lage in der Horizontalen sowie Vertikalen) geklärt werden, bevor verlässliche Aussagen zu diesem Themenkreis gemacht werden könnten. Dass sich all diese Abklärungen sehr aufwändig gestalten würden, bedarf keiner weiteren Erläuterungen.

2.2.5 Müsste die Tunnelvariante durch den kantonalen Strassenfond finanziert werden oder gibt es Möglichkeiten unterstützende Bundesgelder zu bekommen?

Die erwähnten, grob geschätzten Baukosten von rund 2.5 Mia. Franken liessen sich, wie oben unter Ziffer 2.2.3 bereits dargelegt, realistischerweise nicht aus der Spezialfinanzierung Strassenwesen bestreiten.

Der Bund bzw. das zuständige Bundesamt hat sich zu Voranfragen des Kantons Schwyz für eine allfällige Übernahme der (heutigen) H8 schon mehrfach abschlägig positioniert. Zusätzliche Bundesgelder wären gemäss Auskunft des Bundesamts auch im Rahmen einer Grosstunnellösung

kaum zu erwarten (wobei zu betonen ist, dass der Kanton hierfür keine formelle Anfrage ausgelöst hat). Auch eine allfällige Mitfinanzierung via Agglomerationsprogramm ist nahezu ausgeschlossen, da der Betrag viel zu hoch ist und die aktuellen Bewertungskriterien der Agglomerationsprogramme nicht auf Projekte dieser Art ausgelegt sind.

2.2.6 Sieht der RR Chancen die H8 dem Bund als Nationalstrasse zu übergeben?

Der Bundesrat hat im Sachplan Verkehr, Teil Programm (Ausgabe 2006, Erläuterungen) die Kriterien definiert, die eine Strasse von nationaler Bedeutung erfüllen muss und die Basis bildeten für die letzte umfassende Überprüfung des nationalen Netzbeschlusses. Die H8 erfüllt diese Kriterien aus Sicht des ASTRA nicht. Deshalb ist die H8 nicht in den neuen Netzbeschluss (NEB), der am 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist, aufgenommen worden.

2.2.7 Gibt es weitere Infrastrukturen, wie z.B. Werkleitungen (Glasfaser, Strom, Cargo sous terrain,...), welche von einer Grosstunnelvariante profitieren, resp. integriert werden könnten?

Aktuell sind keine konkreten Infrastrukturen bekannt, welche von einer Grosstunnelvariante profitieren könnten. Der nationale Netzbetreiber Swissgrid führt auch kein Stromtrasse über den Sattel, und ebenso wenig ist eine Gasleitung vorhanden. Weitergehende Abklärungen wurden nicht vorgenommen.

2.2.8 Wie ist das weitere Vorgehen bezüglich der Umfahrungen in Rothenthurm und Schindellegi, sowie einer Entlastung für die Zufahrt nach Einsiedeln?

Für die Umfahrung Rothenthurm findet am 12. März 2023 eine kommunale Abstimmung für einen Beitrag der Gemeinde Rothenthurm zur Ausarbeitung des Vorprojekts statt. Bei Zustimmung der Stimmberechtigten zu diesem Kredit werden die konkreten Arbeiten für ein Vorprojekt aufgenommen.

Beim «Soleil-Kreisel» in Schindellegi wird ab ca. Mai 2023 ein Versuchsbetrieb für einen «Turbo-kreisel» eingeführt. Die Resultate werden über das diesbezügliche weitere Vorgehen entscheiden. Eine Umfahrung Schindellegi findet sich im Strassenbauprogramm dagegen nicht.

Auf der Zufahrtstrecke nach Einsiedeln ist zwischen dem Chaltenbodenrank und Biberbrugg eine neue, vom motorisierten Individualverkehr abgetrennte Langsamverkehrsführung in Planung. Darüber hinaus sind aktuell dagegen keine grundlegenden Anpassungen oder Erweiterungen an der Kantonsstrasse nach Einsiedeln vorgesehen.

Lokale Verkehrsüberlastungen, im Kanton Schwyz insbesondere an schönen Ausflugsstagen und hier etwa mit hohen Verkehrsspitzen Richtung Einsiedeln und Ybrig, sind ein schweizweites Phänomen und vorab dem starken Bevölkerungs- sowie dem daraus resultierenden Verkehrswachstum geschuldet. Explizit auf solche Spitzentage ausgerichtete, aufwändige bauliche Massnahmen zu treffen, erwiese sich wohl als unverhältnismässig. Im Übrigen musste der Regierungsrat bereits in seiner Beantwortung der Interpellation I 33/21 «Zwei Milliarden für neue Strassen-Grossprojekte im Kanton Schwyz» darauf hinweisen, dass es trotz aller Anstrengungen auch im Kanton Schwyz nicht mehr möglich sein wird, Verkehrsengpässe überall und zu jeder Zeit ausschliessen zu können. Und schliesslich bestehen dank des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs gerade im Freizeitverkehr vielerorts attraktive Alternativen, um an die Wunschdestinationen zu gelangen.

2.2.9 Zeigen die Verkehrsmessungen des Kantons, dass es bei einer Grosstunnelvariante mehr als eine Ein-/Ausfahrt in der Region Mitte benötigen würde? Beispielsweise auch in Feusisberg, Rothenthurm und Sattel?

Ein Tunnel zwischen Pfäffikon und Schwyz mit mehreren Ein- und Ausfahrten würde seinen Nutzen erhöhen, da mehr Quell- und Zielverkehr abgeholt werden könnte. Damit würde auch die Bedeutung der bestehenden Strasse noch weiter abnehmen, ohne dass sie jedoch aufgehoben werden könnte.

Technisch wäre der Tunnel mit weiteren Ein- und Ausfahrten noch anspruchsvoller, aufwändiger und teurer zu realisieren. Ein- und Ausfahrten in Tunnels erhöhen auch das Risiko für Unfälle im Betrieb. Als Vergleich zu diesen Fragen möge die gedankliche Vorstellung eines Anschlusstunnels vom Gotthardtunnel nach Andermatt dienen, der dann – für einen Anschluss an alle Verkehrsbeziehungen – im Gotthardtunnel bis zu vier Anknüpfungspunkte bedürfte (je eine Zu- und eine Ausfahrt in Richtung Norden und Richtung Süden).

2.2.10 Sollten anstelle von einer Grosstunnelvariante mehrere kleinere Umfahrungstunnels geprüft werden?

Wie bereits ausgeführt, steht auf der in Frage stehenden Strecke zwischen Schwyz und Pfäffikon neben dem neuen Autobahnvollanschluss Schindellegi und Zubringer Freienbach (Halten) derzeit lediglich noch eine Umfahrung des Dorfes Rothenthurm zur Diskussion. Zu dieser werden sich die Stimmberechtigten von Rothenthurm am 12. März 2023 anlässlich der Abstimmung über die Beteiligung der Gemeinde an den Kosten für die Ausarbeitung des Vorprojekts äussern. Weitere Umfahrungen sind derzeit nicht geplant, wobei aber in Erinnerung zu rufen bleibt, dass die Streckenführung der H8 in Schwyz (direkte Ausserortsverbindung zwischen Seewen und Kaltbach) und in Schindellegi (Dorfuntertunnelung) schon vor Jahrzehnten mittels Umfahrungen angepasst wurde. Allgemein bleibt festzuhalten, dass kürzere (Umfahrungs-)Tunnel aus technischer Sicht in der Regel einfacher zu realisieren und zu belüften sowie sicherer sind und geringere Betriebskosten aufweisen, da es zum Beispiel auch keine permanente Schadenwehr braucht.

2.3 Fazit

Die Vision einer unterirdischen Verbindung von Pfäffikon nach Schwyz mit einer Länge von rund 20 km und damit des längsten Strassentunnels der Schweiz vermag bei genauerem Hinsehen nicht zu überzeugen. Zunächst erwiese er sich im Rahmen einer vernünftigen und auf alle sachlichen Aufgabengebiete des Kantons fokussierten Finanzpolitik gar nicht als tragbar. Sofern der neue Grosstunnel nicht auf die Attraktion zusätzlichen nationalen oder internationalen Transitverkehrs ausgerichtet sein sollte – was jedoch kaum im Interesse des Kantons wäre –, vermöchten im Weiteren auch die vorhandenen (innerkantonalen) Verkehrsströme und die für diese resultierenden Zeitersparnisse ein solches Bauwerk kaum zu rechtfertigen. Gleiches gilt sodann mit Blick auf die Verkehrsengpässe, welche ein solcher Tunnel lokal zu beseitigen vermöchte; diese sind hauptsächlich zu relativ kurzen Spitzenzeiten bzw. an einzelnen Spitzentagen auszumachen, während die Kapazitäten in den übrigen Zeiten keine Probleme darstellen. Und schliesslich bleibt in Erinnerung zu rufen, dass ein neuer Grosstunnel nicht die Ursache der Verkehrsüberlastungen behöbe, sondern diese an andere Engstellen verlagern würde, vorliegend insbesondere an die beiden Autobahnanschlussstellen in Schwyz und in Pfäffikon (Anschluss Schindellegi), die aber ihrerseits bereits heute eine hohe Belastung aufweisen.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

