

Schwyz, 15. Januar 2024

## **Kleine Anfrage KA 33/23: Verkehrsengpass Schindellegi** Beantwortung

### **1. Wortlaut der Kleinen Anfrage**

Am 19. Dezember 2023 haben die Kantonsräte Dr. Urs Rhyner und Kuno Frey folgende Kleine Anfrage eingereicht:

*«Mit grossem Interesse haben wir von der Medienmitteilung des Kantons vom 5. Dezember 2023 'Vorprojekt für Zubringer Freienbach ist auf Kurs' Kenntnis genommen. Richtigerweise werden die verschiedenen Verkehrsmassnahmen in den Dörfern Pfäffikon, Freienbach, Wilen und Wollerau beschrieben, welche bereits jetzt angegangen werden müssen, weil diese eine lange Planungs- und Bewilligungszeit benötigen. Wir begrüssen dieses Vorgehen und die Massnahmen zur Leistungssteigerung und dem Immissionsschutz der Dörfer sehr.*

*Leider wird der Verkehrsengpass in Schindellegi mit keinem Wort erwähnt. Der Doppelkreisel in Schindellegi ist bereits heute an seiner Belastungsgrenze angekommen und dies nicht nur zu Stosszeiten. Dies hat der Kanton indirekt bestätigt, indem die Markierung des Kreisels in einen sogenannten 'Turbo-Kreisel' umgezeichnet wurde. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Vollanschluss Halten bis 2035 muss unbedingt auch die Verkehrsführung in Schindellegi und damit einhergehend die zusätzliche Belastung für die Wohngebiete in Betracht gezogen werden.*

*Wir bitten die Regierung die folgenden Fragen zu beantworten:*

- 1. Mit RRB Nr. 314/2016 vom 5. April 2016<sup>1)</sup> hat auch der Regierungsrat die Prüfung der Behebung des Engpasses im überörtlichen Strassennetz in Schindellegi angeordnet. Was hat die Prüfung ergeben?*
- 2. Der Kanton machte Überlegungen die H8 zwischen dem Vollanschluss Halten und Schindellegi durchgängig als Doppelspur (2+2) auszubauen. Werden diese Überlegungen weiterverfolgt?*
- 3. Die Gemeinde Feusisberg hat das Konzept einer Weiterführung des Tunnels in Schindellegi in Form einer Überdeckung zur Diskussion gebracht, um das Dorf vor Immissionen einer kreuzungsfreien Führung der Doppelspurigen (2+2) H8 bis Halten zu schützen.<sup>2,3)</sup> Bietet der Kanton Hand für eine entsprechende Lösungsfindung mit der Gemeinde Feusisberg?*

*Wir bedanken uns bei der Regierung im Voraus für die Beantwortung der Fragen.*

- 1) RRB 314/2016, Überarbeitung des kantonalen Richtplans 2016, Anhang 6, Seite 2, 2.3 Änderungsantrag zu Richtplangeschäft V-2.3  
[https://www.sz.ch/behoerden/kantonsrat/kantonsratssitzungen/traktandum.html/8756-8758-8799-9204-9207/traktandum\\_guid/09bae1feb3274828b9f0357c75e6af54](https://www.sz.ch/behoerden/kantonsrat/kantonsratssitzungen/traktandum.html/8756-8758-8799-9204-9207/traktandum_guid/09bae1feb3274828b9f0357c75e6af54)
- 2) Kommunale Richtplanung Feusisberg, Erläuterungsbericht, Seite 35, Kapitel 7.4 Verkehr  
<https://www.feusisberg.ch/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?EntryId=9733&PortalId=0&DownloadMethod=attachment>
- 3) Kommunale Richtplanung Feusisberg, Objektblätter, Objektblatt 3.01  
<https://www.feusisberg.ch/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?EntryId=9732&PortalId=0&DownloadMethod=attachment>

## 2. Antwort des Baudepartements

### 2.1 Allgemeine Bemerkungen

Der Kanton Schwyz ist bestrebt, sowohl für den Wohn- als auch den Wirtschaftsstandort in möglichst allen Belangen günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten. Dazu zählt auch ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern abgestimmtes Gesamtverkehrssystem.

Das grosse und rasche Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum insbesondere der letzten Jahre stellt in diesem Zusammenhang eine besondere Herausforderung dar, vermögen entsprechende Infrastrukturprojekte und Angebotsausbauten mit dieser Entwicklung doch kaum mehr mitzuhalten. Dies hauptsächlich als Folge der regelmässig sehr langwierigen und aufwändigen Bewilligungs- und Landerwerbsverfahren sowie dem damit zusammenhängenden Personalressourcenbedarf. Auch die Koordination der verschiedenen Massnahmen im Sinn der Gesamtverkehrsstrategie wird zwar jeweils angestrebt, lässt sich aber aufgrund der eben angesprochenen Umstände nicht durchwegs gewährleisten. Nichtsdestotrotz ist der Kanton Schwyz im Rahmen des Möglichen gewillt und bemüht, auch seine Angebote und Infrastruktur im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs stetig und im Sinn eines Gesamtverkehrssystems weiterzuentwickeln, zu verbessern und auszubauen. Entsprechende Strategien und Massnahmenpläne hat der Regierungsrat in der jüngeren Vergangenheit etwa mit seinen Berichten an den Kantonsrat zur Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie (RRB Nr. 643/2022), zur Strategie öffentlicher Verkehr 2040 (RRB Nr. 389/2022) sowie zum Massnahmenplan Radrouten (RRB Nr. 220/2022) vorgelegt. Bereits mit RRB Nr. 158/2021 präsentierte der Regierungsrat eine umfassende Auslegeordnung über das Strassenwesen im Kanton, dessen Finanzierung und den geplanten Umgang mit anstehenden Grossprojekten. Dabei handelt es sich um den Autobahnanschluss und Zubringer Halten/Freienbach, den Autobahnanschluss und Zubringer Wangen Ost/Siebenen, den zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küsnacht, den Umfahrungstunnel Rothenthurm sowie den Autobahnhalbanschluss Arth.

Aus den angesprochenen Strategien und Massnahmenplänen geht auch hervor, dass die vorhandenen finanziellen und fachpersonellen Mittel mit Bezug auf Strassenneu- und -ausbauprojekte schweremotig dort eingesetzt werden müssen, wo der Handlungsbedarf resp. der Wirkungsgrad am grössten sind.

Und unbesehen der verfolgten breiten Massnahmenpalette im gesamten Verkehrswesen hat der Regierungsrat bereits mehrfach darauf hinweisen müssen, dass es trotz aller Anstrengungen auch im Kanton Schwyz nicht mehr möglich ist, Verkehrsengpässe oder überfüllte öffentliche Verkehrsmittel überall und zu jeder Zeit, insbesondere in Spitzenstunden ausschliessen zu können.

## 2.2 Beantwortung der Fragen

*1. Mit RRB Nr. 314/2016 vom 5. April 2016<sup>1)</sup> hat auch der Regierungsrat die Prüfung der Behebung des Engpasses im überörtlichen Strassennetz in Schindellegi angeordnet. Was hat die Prüfung ergeben?*

Das überörtliche Strassennetz in und um Schindellegi wurde fortlaufend erweitert und ergänzt. Jedoch zeigt sich, dass sich die Verkehrsmengen mindestens gleichmässig mit der Bevölkerungsentwicklung erhöhen. Der Kanton ist bestrebt, den Verkehrsfluss auch in der Gemeinde Feusisberg bestmöglich zu gewährleisten. Im Rahmen einer grundlegenden Neugestaltung des zentralen Verkehrsknotens Schindellegi wurde zuerst die kreuzungsfreie Strassenanlage abgebrochen und im Jahr 2000 (u a. in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Feusisberg) der neue, doppelspurige Grosskreisel mit Bypass in Betrieb genommen. Die freigewordenen Flächen wurden anschliessend teilweise mit neuen Wohnblöcken überbaut. Etwas weiter westlich auf der Dorf-/Vogelneststrasse wurde 2018 eine Lichtsignalanlage erstellt.

Die im Richtplan 2016 resp. 2018 geforderte Prüfung der Behebung des Engpasses (Kreisel Soleil) wurde 2018 im Sinn einer ersten Analyse vorgenommen. Und so ist bereits jetzt klar, dass ein Ausbau der rund 4.3 km langen Strecke zwischen Schindellegi und dem Autobahnanschluss Halten/Schindellegi technisch anspruchsvoll wäre. Auch wäre der Bedarf an Land sehr hoch, wobei dieses zum Teil gar nicht mehr ausreichend erhältlich wäre, da gewisse Wohnbauten schon heute nahe an der Strasse stehen und vereinzelt zudem im kantonalen Schutzinventar (KSI) figurieren. Im Weiteren würde die Erschliessung verschiedener Grundstücke beeinträchtigt, da auf einer Vierspurstrecke grundsätzlich nicht abgebogen und eine solche nicht überquert werden kann. Schliesslich wäre auch für den Langsamverkehr eine neue Streckenführung nötig.

Beim Soleil-Kreisel hat das Tiefbauamt im letzten Jahr in einer Versuchsphase eine Ummarkierung zu einem Turbokreisel vorgenommen. Die abschliessende Auswertung dazu wird im ersten Quartal 2024 vorliegen und allfällige weitere Verbesserungsvorschläge werden entsprechend umgesetzt.

*2. Der Kanton machte Überlegungen die H8 zwischen dem Vollanschluss Halten und Schindellegi durchgängig als Doppelspur (2+2) auszubauen. Werden diese Überlegungen weiterverfolgt?*

Der Regierungsrat hat bereits im Rahmen seiner Beantwortung der Interpellation I 2/23 «Grosstunnelvariante Pfäffikon – Schwyz» darauf hingewiesen, dass lokale Verkehrsüberlastungen, im Kanton Schwyz insbesondere an schönen Ausflugstagen und hier etwa mit hohen Verkehrsspitzen Richtung Einsiedeln und Ybrig, ein schweizweites Phänomen seien und explizit auf solche Spitzentage ausgerichtete, aufwändige bauliche Massnahmen sich wohl als unverhältnismässig erweisen würden.

Auch im Hinblick auf den geplanten Vollanschluss Halten/Schindellegi sind im angesprochenen Streckenabschnitt mit Bezug auf seine Leistungsfähigkeit indes nicht die Anzahl der Fahrspuren das entscheidende Element, sondern vielmehr die Hauptknotenpunkte bei den bestehenden Kreiseln. Deren einschränkende Wirkung auf den Verkehrsfluss bliebe auch mit zusätzlichen Fahrspuren weitgehend erhalten. Jedenfalls liesse sich mit einem verhältnismässigen Mitteleinsatz keine grundlegend veränderte Verkehrsführung bzw. Steigerung der Kapazitäten realisieren.

Zumindest vorderhand fallen auf dem fraglichen Streckenabschnitt realistischerweise somit lediglich punktuelle, untergeordnete Massnahmen in Betracht, so möglicherweise insbesondere weitere Anpassungen rund um den Kreisel Schindellegi. Im Übrigen sei hier auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen.

*3. Die Gemeinde Feusisberg hat das Konzept einer Weiterführung des Tunnels in Schindellegi in Form einer Überdeckung zur Diskussion gebracht, um das Dorf vor Immissionen einer kreuzungsfreien Führung der Doppelspurigen (2+2) H8 bis Halten zu schützen.2,3) Bietet der Kanton Hand für eine entsprechende Lösungsfindung mit der Gemeinde Feusisberg?*

Der Kanton hat bereits bei der Genehmigung des kommunalen Richtplanes Vorbehalte gegen das allfällige Vorhaben einer Strassenüberdachung angebracht. Bei einer solchen wäre es schon rein technisch wohl nur mit verhältnismässig grossem Aufwand möglich, die Erschliessung (z.B. alle Ein- und Ausfahrten) von Schindellegi sicherzustellen. Dabei würde ein Vierspurausbau der Strasse (auch) in diesem Bereich die Ausgangslage noch weiter verkomplizieren. Im Weiteren ist vor Augen zu halten, dass ein solcher Tagbautunnel bzw. ein (anderes) Überdeckungsbauwerk je nach Ausführung(-smöglichkeit) sehr nahe an heute bereits bestehende oder allfällige künftige Wohn- und Gewerbebauten zu stehen käme, was bezüglich seiner Akzeptanz weitere Fragen aufwerfen dürfte.

Weil eine Eindeckung der Strasse im fraglichen Bereich aber ohnehin primär Siedlungsfragen betreffen würde, stünde dabei jedenfalls die Gemeinde im Lead. Dementsprechend und weil ein solches Projekt mit Blick auf die höhere Dringlichkeit vieler weiterer über den ganzen Kanton verteilter Strassenbau und -sanierungsvorhaben überdies keine Priorität geniessen würde, ist es auch nicht im Strassenbauprogramm des Kantons aufgeführt.

### **3. Zustellung**

Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staatschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Beauftragter für Information und Kommunikation; Baudepartement; Gemeinderat Feusisberg; Medien.

#### **Baudepartement des Kantons Schwyz**

Der Vorsteher:

André Rügsegger, Landammann

Zustellung an die Medien: 16. Januar 2024