

Brunnen, 9. Oktober 2024

Kleine Anfrage KA 22/24: Weiteres Vorgehen Fussgänger- und Velobrücke Chaltenbodenrank-Biberbrugg

Beantwortung

1. Wortlaut der Kleinen Anfrage

Am 19. September 2024 haben Kantonsrätin Elsbeth Anderegg Marty und Kantonsrat Ivo Cavelti folgende Kleine Anfrage eingereicht:

«In der Ausgabe vom Höfner-Volksblatt vom 27. August 2024 wird darüber berichtet, dass die geschätzten Kosten für die geplante Fussgänger- und Velobrücke zwischen dem Chaltenbodenrank und Biberbrugg ("Flamme Rouge") deutlich höher ausfallen werden als bisher angenommen. Die bei der Projektpräsentation durch Regierungsrat Rüegsegger angenommenen "plus/minus 13 Millionen Franken" haben sich seither aus diversen Gründen auf 30 Millionen erhöht.

Unter diesen Umständen ziehe das Baudepartement in Betracht, dem Kantonsrat die erforderlichen Gelder bereits auf Stufe Vorprojekt zu beantragen und so frühzeitig einen politischen Entscheid zu erwirken, damit gegebenenfalls nicht unnötig weitergeplant werde.

Mit dieser Strategieänderung erhöht der Baudirektor das Risiko, dass das Projekt abgelehnt wird und der Chaltenbodenrank für viele weitere Jahre eine akute Gefahrenstelle für den Langsamverkehr bleibt.

Der Chaltenbodenrank stellt die einzige Fahrradverbindung zwischen der Ausser- und Innerschwyz dar, die keine für Alltagsradfahrende und Familien unüberwindbare Steigungen enthält. In ihrer heutigen Ausgestaltung ist sie jedoch kaum benutzbar, da viel zu gefährlich. Deshalb besteht seit vielen Jahren ein breiter Konsens, dass im Chaltenbodenrank mit hoher Priorität eine Langsamverkehrsverbindung gebaut werden muss.

Für die Debatte um die geplante Fussgänger- und Velobrücke ist es deshalb entscheidend zu wissen, welche Alternativen zum geplanten Bau bestehen. Deshalb bitten wir den Regierungsrat, folgende Frage zu beantworten:

Zu welchen Zeitpunkten stand das Baudepartement mit der SOB in Kontakt, um rechtzeitig (ohne das anstehende Doppelspurprojekt zu verzögern) kostengünstigere Langsamverkehrs-Alternativen auf der Seite der Bahnlinie zu prüfen und welche dieser Alternativen können im Falle einer Ablehnung der geplanten Fussgänger- und Veloverkehrsbrücke wieder aufgenommen werden?

Wir bedanken uns herzlich für die Beantwortung dieser Anfrage.»

2. Antwort des Baudepartements

2.1 Allgemeines

Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden, Feusisberg, ist Teil der Hauptstrasse Nr. 8, die als überregionale Hauptverbindungsstrasse die Autobahnen A4 (Schwyz) mit der Autobahn A3 (Pfäfers) verbindet. Zudem ist ab Biberbrugg die Hauptstrasse Nr. 386 in Richtung Einsiedeln und ab Schindellegi die Hauptstrasse Nr. 388 in Richtung Samstagern/Kantonsgrenze Schwyz/Zürich sowie die Hauptstrasse Nr. 389 nach Wollerau und Richterswil an die Hauptstrasse Nr. 8 angeschlossen.

Die stetig steigende Mobilität stellt für die bestehende Strasseninfrastruktur zunehmend ein Kapazitätsproblem dar. Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden ist ein Bereich, der die heutigen Anforderungen des motorisierten Verkehrs erfüllt, für den Langsamverkehr aber nicht mehr zeitgemäss ist.

Bereits im Jahr 2009 wurde durch das Tiefbauamt eine erste Machbarkeitsstudie für die Langsamverkehrsführung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden in Auftrag gegeben. Als Bestvariante resultierte damals ein separater, kombinierter Rad- und Gehweg parallel zur Talspur. Die Variante wurde alsdann jedoch nicht weiterverfolgt, weil die Südostbahn (SOB) beabsichtigte, den Streckenabschnitt ab Bahnhof Biberbrugg bis Bahnhof Schindellegi auf Doppelspur auszubauen, wobei das Tiefbauamt allfällige Synergien mit seinem Langsamverkehrsprojekt eruieren wollte. Das vorgelegte Doppelspurprojekt der SOB diente in der Folge als Grundlage für ein umfassendes Variantenstudium betreffend die Langsamverkehrsführung. So wurden im Rahmen eines Grob- und Feinvariantenvergleichs unterschiedliche Linienführungsvarianten für eine sichere Velowegverbindung geprüft.

Der Variantenfächer umfasste Linienführungen auf dem Niveau des Doppelspurausbaus der SOB sowie auf dem heutigen Strassenniveau. Auch die Verlegung des Rad- und Gehweges auf die gegenüberliegende Seite des Flusses Alp wurde geprüft.

Mit den eruierten Varianten konnten die erhofften Synergieeffekte mit dem Doppelspurenbau der SOB jedoch nicht ausgemacht werden. Vielmehr stellte sich heraus, dass aus Komfort- und Sicherheitsgründen bei der Anbindung an die bestehende Veloinfrastruktur Defizite resultieren würden, so dass diese Varianten nicht zur Weiterverfolgung empfohlen worden sind.

Auf Grundlage der als Bestvariante gewählten Linienführung wurde im Jahr 2020/21 ein Projektwettbewerb durchgeführt. Ziel war es, eine ästhetisch konstruktive Lösung zu finden, die mit der Umgebung einhergeht. Die Anbindungen an die bestehende Infrastruktur waren nicht Gegenstand des Wettbewerbs.

Im Rahmen der derzeit laufenden Planung des Vorprojekts wird nun eine gesamtheitliche Lösung entwickelt, bei der attraktive Anbindungen an die bestehende Langsamverkehrsinfrastruktur sowie die umweltrechtlichen Rahmenbedingungen detailliert untersucht werden. Aktuell ist die Erstellung eines Umweltvereinbarkeitsberichts, verbunden mit einer Voranfrage an die fachlich zuständigen Behörden, in Erarbeitung. Gestützt darauf wird das Vorprojekt finalisiert.

Aktuell (Stand April 2024) wird für die insgesamt rund 1.5 km lange, von der Strasse weitestgehend separierte Langsamverkehrsstrecke mit Kosten von etwa 30 Mio. Franken gerechnet (exklusiv der noch notwendigen phasenbedingten Reserve). Die 13 Mio. Franken, welche im Kontext des Siegerprojekts aus dem durchgeführten Wettbewerb genannt wurden, bezogen sich rein auf die vorgeschlagene Brückenkonstruktion ohne die beiden Anschlussbauwerke an die bestehenden Infrastrukturanlagen. Im genannten Betrag ebenfalls nicht enthalten waren die Dienstleistungskosten etwa für Geologen, Ingenieure und Umweltbegleitung sowie die Kosten für den erforderlichen Landerwerb. Ein wesentlicher Kostentreiber ist schliesslich auch der zwischenzeitlich stark gestiegene Stahlpreis.

Unbesehen davon lassen hier die steile Topografie, die eingeklemmte Lage zwischen der SOB und der Alp sowie die Berücksichtigung verschiedener Aspekte aus dem Natur- und Landschaftsschutz (bspw. Waldgesetzgebung, BLN-Gebiet) eine einfache und kostengünstige Lösung von vornherein kaum zu.

Mit Blick auf diese beträchtliche Ausgabe steht weiterhin zur Diskussion, die entsprechende Bewilligung beim Kantonsrat bereits auf Stufe Vorprojekt zu beantragen. Dies, um frühzeitig die erforderlichen, abschliessenden politischen Entscheide erwirken zu können, womit auch verhindert werden könnte, dass gegebenenfalls unnötig kostenaufwendig weitergeplant wird.

Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass das Baudepartement weiterhin hinter dem Projekt steht und dieses umsetzen möchte, damit die bestehende Langsamverkehrslücke auf der wichtigsten Verbindungsachse zwischen dem inneren und äusseren Kantonsteil endlich verkehrssicher geschlossen werden kann. Vorbehalten bleibt hierbei indes auch noch die rechtliche Bewilligungsfähigkeit.

Aus den dargelegten Überlegungen strebt das Baudepartement das gleiche Vorgehen übrigens auch bei den beiden geplanten neuen Autobahnzubringern Freienbach und Wangen Ost/Sieben an.

2.2 Beantwortung der Frage

Zu welchen Zeitpunkten stand das Baudepartement mit der SOB in Kontakt, um rechtzeitig (ohne das anstehende Doppelspurprojekt zu verzögern) kostengünstigere Langsamverkehrs-Alternativen auf der Seite der Bahnlinie zu prüfen und welche dieser Alternativen können im Falle einer Ablehnung der geplanten Fussgänger- und Veloverkehrsbrücke wieder aufgenommen werden?

Ohne die Planungsarbeiten für den Doppelspurausbau der SOB zu beeinträchtigen, wurden ab dem Jahr 2015 alternative Linienführungen für den Langsamverkehr im Bereich der Bahnlinie der SOB geprüft. Da kein Potenzial für die Synergienutzung zwischen den beiden Projekten nachgewiesen werden konnte, wurden diese Varianten jedoch verworfen. Aus heutiger Sicht stellt eine Linienführung des Langsamverkehrs im Bereich der Bahnanlagen der SOB keine umsetzbare Option dar.

Eine Alternative zum erarbeiteten Vorprojekt, mit der eine eigständige Langsamverkehrsführung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden kostengünstiger realisiert werden könnte, läge wohl einzig in einem Fahrspurabbau auf der Vierspurstrecke zugunsten des Langsamverkehrs. Aus Gründen der notwendigen Leistungsfähigkeit, der jährlichen Verkehrszunahme und auch gewisser negativer Auswirkungen auf den Betrieb und Unterhalt wäre jedoch mit massiven Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmer zu rechnen. Somit ist diese Variante aus Sicht des Baudepartements weder aus volkswirtschaftlichen noch aus sicherheitstechnischen Überlegungen zu verantworten.

3. Zustellung

Fragesteller; Kantonsratspräsident; Fraktionspräsidenten; Mitglieder des Regierungsrates; Staats-schreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Beauftragter für Information und Kommunikation; Bau-departement; Medien.

Baudepartement des Kantons Schwyz

Der Vorsteher:

André Rüegsegger, Regierungsrat

Zustellung an die Medien: 10. Oktober 2024