

Beschluss Nr. 289/2025
Schwyz, 15. April 2025 / ju

Interpellation I 30/24: Nein zum Nationalstrassenausbau als Chance für den Kanton Schwyz
Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Am 4. Dezember 2024 hat Kantonsrat Ralf Schmid folgende Interpellation eingereicht:

«Wie allgemein bekannt, wurde der "Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen" am letzten Abstimmungssonntag vom Volk mit 52.7% NEIN-Stimmen abgelehnt. Die Schwyzer Stimmbevölkerung hat sich hingegen mit 59.17% JA-Stimmen für den Nationalstrassenausbau ausgesprochen. Dieses Abstimmungsergebnis zeigt eindeutig, dass die Schwyzer Bevölkerung Strassenausbauten befürwortet und im Kanton Schwyz dahingehend investiert werden soll.

Für den neuen Autobahnanschluss Wangen Ost sowie den Vollanschluss Halten Pfäffikon ist der Kanton Schwyz schon länger mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Gespräch. Mittlerweile hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse zwischen Reichenburg und Lachen spürbar erhöht und belastet die Kantonsstrasse sowie den Autobahnanschluss Lachen massiv. Obwohl unser kantonales Tiefbauamt die entsprechenden Planungsgrundlagen für die beiden Zubringer erarbeitet hat, hat das ASTRA leider die in seiner Verantwortung liegenden Planungen für den Anschluss Wangen Ost - mit der Begründung fehlender Ressourcen - bisher nicht aufgenommen.

Mit der erwähnten Ablehnung auf eidgenössischer Ebene werden beim ASTRA mutmasslich Ressourcen und Kapital frei.

Daraus ergeben sich folgende Fragen an die Regierung:

- 1. Wie beurteilt die Regierung die Möglichkeit, die benötigte Planung des Autobahnanschlusses Wangen Ost mit dem ASTRA unter oben genannter Ausgangslage voranzutreiben?*
- 2. Wie stellt sich die Kapazitätssituation aktuell, mittel- sowie langfristig beim Autobahnanschluss Lachen dar?*
- 3. Was kann die Regierung konkret unternehmen, um unsere Projekte der Autobahnanschlüsse mit dem ASTRA zu forcieren und deren Priorität zu erhöhen?*

Ich bedanke mich bei der Regierung für die Beantwortung der Fragen.»

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeine Bemerkungen

Seit dem Bau der Autobahn N3 in den 1970-er Jahren sind Bevölkerung und Verkehr – insbesondere in den Regionen Höfe und March – ständig gewachsen. Die Gemeinden der March werden, hauptsächlich in Lastrichtung von und nach Zürich, zurzeit primär über den Anschluss Lachen an die Autobahn N3 angebunden. Dies führt zu grossen Verkehrsströmen auf den Ortsdurchfahrten in den betroffenen Gemeinden. Der Autobahnanschluss Wangen Ost, inklusive einem neuen Zubringer, ist deshalb seit mehr als fünfzehn Jahren in Diskussion. Auslöser sind neben dem zunehmenden Verkehrsdruck in der Region auch die Kapazitätsengpässe bei der Autobahnein- und -ausfahrt Lachen. Mit einem neuen Autobahnanschluss bzw. der dazugehörigen Zubringerstrasse können die Ortszentren Galgenen, Schübelbach, Wangen und Tuggen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung hatte im Jahr 2007 denn auch gezeigt, dass nur mit einer neuen Zubringerstrasse der Verkehr gebündelt auf die Autobahn gebracht werden kann. Dazu wurden verschiedene Varianten für einen Autobahnzubringer untersucht. Zu den in der Zweckmässigkeitsbeurteilung erarbeiteten Varianten wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, welche positive Ergebnisse zeigte.

Die Ergänzung des behördenverbindlichen kantonalen Richtplans mit einem Anschluss Wangen Ost wurde vom Bund 2008 als Zwischenergebnis genehmigt. Mit Schreiben vom 18. Juni 2012 bestätigte das Bundesamt für Strassen (ASTRA), dass der zusätzliche Autobahnanschluss mit dem Zubringersystem von erheblichem lokalen und regionalen Nutzen sei, sich für die Nationalstrasse daraus keine negativen Auswirkungen ergäben und das Verkehrsvolumen auf der N3 mit dem Anschluss Wangen Ost geglättet werde. Die Zweckmässigkeit des Projekts sei damit gegeben. Gestützt auf diese Beurteilung erteilte das ASTRA den Auftrag zur Erarbeitung des Generellen Projekts (GP) für den Anschluss Wangen Ost. Dieser fand im Übrigen auch Aufnahme in den Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur des Bundes.

Da das Projekt in der betroffenen Region vor allem mit Blick auf die erforderliche neue Zubringerstrecke auf unterschiedliche Resonanz stiess, lancierte der Kanton im Jahr 2014 ein Mitwirkungsverfahren. Mit einer Machbarkeitsstudie, in deren Verlauf grossräumig verschiedene Varianten bewertet wurden, wurde dieser Prozess 2017 abgeschlossen. Als Resultat konnten für den Zubringer zwei Varianten – eine Variante hoch und eine Variante tief – als Bestvarianten zur Weiterbearbeitung empfohlen werden. Aufgrund der ungünstigen Lage bei der Querung der SBB-Linie einerseits und zur Klärung verschiedener Umweltaspekte in Zusammenhang mit der Grundwasserschutzzone Breitfeld andererseits wurden in der Folge vertiefte Abklärungen zu zusätzlichen Untervarianten auf ihre Machbarkeit untersucht. Die erarbeiteten Resultate wurden den betroffenen Gemeinden und dem Bezirk vorgelegt. Eine Einigung auf eine mehrheitsfähige Bestvariante konnte jedoch nicht erzielt werden. Dies insbesondere deshalb, weil die Gemeinden die teureren Tunnelvarianten bevorzugten, aber nicht bereit bzw. in der Lage waren, sie mitzufinanzieren.

Erst eine neue (Vorwärts-)Strategie des Regierungsrates (RRB Nr. 158/2021), mit der die Realisierungschancen bestimmter, für den ganzen Kanton wichtiger Grossprojekte deutlich erhöht werden sollten, indem sie vollumfänglich durch den Kanton finanziert werden, öffnete letztlich 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 das Tiefbauamt vom Regierungsrat im Februar 2022 beauftragt, ein Vorprojekt für den Zubringer in Tieflage und gegebenenfalls verkehrlich flankierenden Massnahmen auszuarbeiten.

Die Planungsarbeiten dazu konnten Ende März 2025 abgeschlossen werden, womit der Entwurf des Vorprojekt-Dossiers für eine mögliche Variante mit einem 1.1 km langen Tagbautunnel inzwischen vorliegt. Deren genaue Ausgestaltung und damit auch die letztlich zu veranschlagenden Gesamtkosten, die gemäss aktuellem Planungsstand bei rund 200 Mio. Franken (ohne Reserven) liegen, müssen jedoch noch abschliessend festgelegt werden (vgl. dazu auch unten Ziff. 2.2.3)

Da das Kantonsstrassenprojekt Zubringer Wangen Ost direkt vom Neubau eines neuen Autobahnanschlusses Wangen Ost abhängig ist, kann das Gesamtprojekt nur realisiert werden, wenn das GP zum Vollanschluss vom Bundesrat genehmigt wurde und alsdann sowohl für das Bundes- als auch das Kantonsstrassenprojekt eine rechtsgültige Plan- bzw. Projektgenehmigung der zuständigen Instanzen vorliegt. Dies wiederum bedingt, dass vorgängig beide Vorhaben gleichzeitig öffentlich aufgelegt werden und die jeweiligen formellen Bewilligungsprozesse durchlaufen haben.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Wie beurteilt die Regierung die Möglichkeit, die benötigte Planung des Autobahnanschlusses Wangen Ost mit dem ASTRA unter oben genannter Ausgangslage voranzutreiben?

Mit Beschluss vom 8. Februar 2022 hat der Regierungsrat das ASTRA darum ersucht, den Planungsprozess für einen neuen Autobahnanschluss Wangen einzuleiten. In seinem Antwortschreiben bestätigte das ASTRA, dass es die Planungsarbeiten für das GP für einen neuen Vollanschluss Wangen Ost auslöse. Dabei hat es ebenfalls darauf hingewiesen, dass es wichtig sei, die beiden Projekte so gut wie möglich aufeinander abzustimmen und deshalb ein regelmässiger Austausch zwischen dem Kanton Schwyz und dem ASTRA erfolgen solle. Mit der sog. Projektgenerierung wurden die Vorarbeiten zum Generellen Projekt durch das ASTRA gestartet, wobei sich dies offenbar insbesondere als Folge knapper personeller Ressourcen länger verzögerte.

Aufgrund des negativen Ausgangs der Volksabstimmung zum Ausbau der Nationalstrassen vom 24. November 2024 lässt der Bund derzeit zahlreiche – noch nicht baureife – Infrastrukturprojekte für die Strasse und die Schiene extern überprüfen. In einer übergreifenden Strategie mit dem Titel «Verkehr '45» soll die ETH Zürich die Ausbauschnitte der besagten Planungsvorhaben überprüfen und priorisieren. Die Ergebnisse sollen laut dem Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Albert Rösti, bis im Herbst dieses Jahres vorliegen. Entscheide dazu auf Stufe Bundesrat und Parlament werden in einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Ende Februar 2025 erging eine Anfrage bzw. ein Antrag des Baudepartements an das UVEK, die Planungen für einen neuen Autobahnanschluss Wangen Ost aufzunehmen und voranzutreiben. In seinem Antwortschreiben anerkannte Bundesrat Albert Rösti, dass zwischen den bestehenden Autobahnanschlüssen Lachen und Reichenburg Massnahmen nötig sind. Er wies aber auch darauf hin, dass das zuständige ASTRA ein umfangreiches Projektportfolio bearbeite, gleichzeitig aber die finanziellen und insbesondere die personellen Ressourcen beschränkt seien. Daher sei es nicht möglich, den Vollanschluss Schindellegi und den Anschluss Wangen Ost gleichzeitig voranzutreiben. Das ASTRA werde zuerst das GP für den Vollanschluss Schindellegi vorbereiten, damit dieses dem Bundesrat zum Entscheid vorgelegt werden könne. Anschliessend folge die Ausarbeitung des GP für den Anschluss Wangen Ost, so dass der Bundesrat, sofern keine unvorhergesehenen Verzögerungen eintreten, voraussichtlich etwa Ende 2028 darüber entscheiden könnte.

Der Regierungsrat ist aufgrund der positiven Rückmeldung von Bundesrat Albert Rösti und dank der guten Zusammenarbeit mit dem ASTRA somit zuversichtlich, dass die Planungsarbeiten für den Autobahnanschluss (zu gegebenem Zeitpunkt) vorangetrieben werden können.

2.2.2 Wie stellt sich die Kapazitätssituation aktuell, mittel- sowie langfristig beim Autobahnanschluss Lachen dar?

Im Frühling 2017 wurden am Autobahnanschluss Lachen durch das ASTRA bauliche Sofortmassnahmen zur Staubehebung getroffen, um die verkehrliche Situation zu verbessern. Mittels Anpassungen bei der Signalisation resp. bei Markierungen konnte mit einer zweistreifigen Verkehrsführung ab der Ausfahrt Lachen eine bedeutende Leistungssteigerung erzielt werden. Aktuell kann damit der Verkehr auch in der Abendspitzenstunde einigermassen bewältigt werden.

Verkehrsberechnungen zum Zubringer Wangen Ost sowie Studien zu anderen Strassenprojekten in der Region lassen erkennen, dass aufgrund der wachsenden Siedlungs- und der damit verbundenen Mobilitätsentwicklung der Verkehr mittel- bis langfristig weiterhin zunehmen wird. Insbesondere zeigen die Berechnungen auf, dass der Anschluss Lachen definitiv an seine Kapazitätsgrenzen stösst und sich dadurch Rückstau bis auf die Autobahn bilden wird. Auch vor diesem Hintergrund erweist sich der neue Autobahnanschluss Wangen Ost mit seiner entlastenden Wirkung auf den Anschluss in Lachen als notwendig.

2.2.3 Was kann die Regierung konkret unternehmen, um unsere Projekte der Autobahnanschlüsse mit dem ASTRA zu forcieren und deren Priorität zu erhöhen?

Der Kanton steht, wie bereits erläutert, seit längerem im Austausch mit dem Bund, sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene. So wird unter anderem das ASTRA über die Projektentwicklungen der beiden Zubringer Freienbach und Wangen Ost regelmässig informiert und die Projektdaten werden gegenseitig ausgetauscht.

In diversen Schreiben an das ASTRA und an das UVEK sowie in laufenden Gesprächen auf fachlicher und politischer Ebene ist die Wichtigkeit der beiden Autobahnanschlüsse Schindellegi und Wangen Ost für den Kanton mehrmals erläutert worden. Mit der Zusicherung, in erster Priorität das GP zum Vollanschluss Schindellegi zeitnah dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen und anschliessend auch für den Vollanschluss Wangen Ost, dessen Notwendigkeit vom ASTRA ebenfalls anerkannt wird, die Planungen voranzutreiben, scheinen diese beiden für den Kanton Schwyz wichtigen Projekte insoweit nunmehr auf gutem Weg zu sein. Der Regierungsrat wird die aktuellen Entwicklungen beim Bund weiterhin aufmerksam beobachten und wenn nötig mit den zuständigen Stellen wieder den Kontakt suchen.

Abschliessend bleibt auch hier darauf hinzuweisen, dass die Bewilligung und Umsetzung der beiden angesprochenen Grossprojekte noch eine beträchtliche Zeitdauer in Anspruch nehmen wird und auch noch einige Unwägbarkeiten beinhaltet. Wenn – wie vom Regierungsrat angestrebt – neben dem Zubringer Freienbach auch der Zubringer Wangen Ost realisiert werden kann, könnte die Spezialfinanzierung Strassenwesen indes in einem negativen Saldo münden. Ob bzw. in welchem Umfang ein solches Szenario tatsächlich eintritt und mit welchen Massnahmen bzw. über welchen Zeitraum eine solche Überschuldung wieder ausgeglichen werden könnte, hängt nicht nur von der künftigen Ertragssituation dieser Spezialfinanzierung, sondern letztlich auch entscheidend davon ab, wie rasch eben insbesondere die beiden Zubringer Freienbach und Wangen Ost, aber auch weitere grössere Unterhalts- und Investitionsvorhaben im Strassenbau tatsächlich umgesetzt werden können. Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, können dazu gerade beim mit der vorliegenden Interpellation angesprochenen Zubringer Wangen Ost momentan noch keine verlässlichen Aussagen gemacht werden. Der Regierungsrat hat aber bereits im Bericht zur Ausgabenbewilligung für den Zubringer Freienbach (vgl. RRB Nr. 200/2025, Ziff. 4.3.4) ausgeführt, dass realistischerweise davon ausgegangen werden muss, dass die Grossprojekte lange und entsprechend vage Realisierungshorizonte aufweisen, mit anderen Worten realistischerweise kaum allesamt in den nächsten 15 Jahren ausgeführt werden können.

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. Wann er für diesen Letzteren dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung vorlegt, kann derzeit – wiederum mit Blick auf die oben beschriebene, noch nicht abschliessend bekannte zeitliche Perspektive des Vorhabens – indes noch nicht gesagt werden.

Beschluss des Regierungsrates

1. Erlass der vorliegenden Antwort zuhanden des Kantonsrates.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundeshaus Nord, 3003 Bern; Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Winterthur, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

