Regierungsrat des Kantons Schwyz

Beschluss Nr. 606/2026
Schwyz, 25. August 2026 / ju

Projektierung des Zubringers Siebnen
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Mehrere Gemeinden im Bezirk March leiden unter teils hohen Verkehrsbelastungen. Da die March in Lastrichtung von und nach Zürich heute hauptsächlich über den Autobahnanschluss Lachen angebunden ist, führt dies in den betroffenen Gemeinden zu grossen Verkehrsströmen und zur Überlastung des Autobahnanschlusses Lachen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) musste aus diesem Grund bereits verkehrliche Hilfsmassnahmen umsetzen (Ausfahrtsspur auf Pannenstreifen).

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2007 ergab, dass nur mit einer neuen Zubringerstrasse von Siebnen Richtung Autobahn N3 zu einem ebenfalls neu zu erstellenden Autobahnanschluss – östlich von Wangen – der Verkehr gebündelt und der Überlastung der bestehenden Autobahnanschlüsse Lachen und Reichenburg entgegenwirkt werden kann. Demzufolge wurde der kantonale Richtplan mit einem Anschluss Wangen-Ost ergänzt und vom Bund im Jahr 2008 als Zwischenergebnis genehmigt. Im Jahr 2012 bestätigte das ASTRA, dass ein neuer Zubringer mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss von erheblichem Nutzen sei. Mit der aktuellen Richtplananpassung 2025 soll der neue Autobahnanschluss samt Zubringer definitiv im Richtplan festgesetzt werden.
Das Tiefbauamt hat im Jahr 2025 die Verkehrsströme nochmals überprüft. Dabei bestätigte sich, dass das betroffene Strassennetz – insbesondere auch mit den möglichen neuen Entwicklungsschwerpunktgebieten – nur mit einem neuen Anschluss massgebend entlastet werden kann.

Die Zuständigkeit für den Bau eines neuen Autobahnanschlusses liegt beim ASTRA. Gestützt auf die positive Beurteilung der Zweckmässigkeit löste das ASTRA den Auftrag zur Erarbeitung eines Generellen Projekts (GP) für einen neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost aus. Die Vorarbeiten dazu wurden durch das ASTRA gestartet, wobei sich diese infolge knapper personeller Ressourcen sowie weiterer Abklärungen im Nachgang zum von den Stimmberechtigten anlässlich der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 abgelehnten Bundesbeschluss über den

Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen länger verzögerten. Mitte 2025 nahm das ASTRA die Planungsarbeiten zum GP mit einem Variantenstudium wieder auf.

Für die Projektierung und Realisierung des erforderlichen Zubringers zum neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost ist der Kanton verantwortlich. Diese rund 1.7 km lange Verbindungsstrecke zwischen dem geplanten neuen Autobahnanschluss und der Glarnerstrasse in Siebnen soll gemäss RRB Nr. 158 vom 9. März 2021 mehrheitlich unterirdisch in einem Tagbautunnel geführt werden.

Anders als beim Zubringer Freienbach oder aktuell für die Langsamverkehrsanlage Biberbrugg–Chaltenboden unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat vorliegend nicht bereits den Gesamtkredit für das Vorhaben, sondern erst jenen für die Projektierung. Er beträgt 9.9 Mio. Franken. Beim Zubringer Freienbach ging es dem Regierungsrat darum, frühzeitig Gewissheit darüber zu erlangen, ob ein solcher Autobahnzubringer mit Tagbautunnel den erforderlichen politischen Rückhalt erfährt. Nachdem dies dort klar der Fall war, schliesst der Regierungsrat darauf, dass die Tunnellösung auch für den Zubringer zum neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost mehrheitsfähig sein kann, weshalb es sich rechtfertigt, hierfür wieder zum zweistufigen Verfahren mit Ausgabenbewilligung zunächst lediglich für die Projektierung zurückzukehren. Das hat den Vorteil, dass die Ausgabenbewilligung für den eigentlichen Bau erst dann eingeholt wird, wenn das Projekt rechtskräftig bewilligt ist. Auch bezüglich der Kosten lässt es sich dannzumal genauer beurteilen, was vorliegend umso wichtiger ist, als die Finanzierbarkeit der verschiedenen Strassenbaugrossprojekte des Kantons bzw. die hierfür allenfalls notwendigen Massnahmen derzeit noch nicht abschliessend beurteilt werden können (siehe dazu hinten Ziff. 5.2.4).

Nach der dereinstigen öffentlichen Auflage und Genehmigung des Bauprojekts durch den Regierungsrat wird beim Kantonsrat also eine weitere Ausgabenbewilligung für die Ausführungsplanung sowie die eigentliche Realisierung des Zubringers zu beantragen sein. Gemäss dem aktuellen Planungsstand ist für diesen und die weiteren Projektbestandteile mit Gesamtkosten von 244 Mio. Franken (inklusive offene [phasenbedingte] Reserve von 20 % bzw. 40 Mio. Franken) zu rechnen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Seit dem Bau der Autobahn A3 in den 1970-er Jahren sind Bevölkerung und Verkehr – insbesondere in den Regionen Höfe und March – ständig gewachsen. Die Gemeinden in der March werden, hauptsächlich in Lastrichtung von und nach Zürich, zurzeit primär über den Autobahnanschluss Lachen an die Autobahn A3 angebunden. Dies führt zu grossen Verkehrsströmen auf den Ortsdurchfahrten in den betroffenen Gemeinden. Ein Autobahnanschluss Wangen-Ost, inklusive eines Zubringers, ist deshalb seit mehr als fünfzehn Jahren in Diskussion. Auslöser sind neben dem zunehmenden Verkehrsdruck in der Region auch die Kapazitätsengpässe beim Autobahnanschluss Lachen. Mit einem neuen bzw. zusätzlichen Autobahnanschluss mit dazugehöriger Zubringerstrasse können die Ortszentren Galgenen, Siebnen, Wangen, Schübelbach und Tuggen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2007 hat gezeigt, dass der Verkehr nur mit einer neuen Zubringerstrasse gebündelt auf die Autobahn gebracht werden kann. Dazu wurden verschiedene Varianten für einen Autobahnzubringer erarbeitet und untersucht. Zu den in der Zweckmässigkeitsbeurteilung erarbeiteten Varianten wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, welche positiv ausfiel.

Die Ergänzung des behördenverbindlichen Richtplans mit einem Anschluss Wangen-Ost wurde vom Bund im Jahr 2008 als Zwischenergebnis genehmigt. Mit Schreiben vom 18. Juni 2012 bestätigte das ASTRA, dass der zusätzliche Autobahnanschluss mit dem Zubringersystem von erheblichem lokalem und regionalem 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 GP für den Anschluss Wangen-Ost. Dieser fand 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 breites Mitwirkungsverfahren. Mit einer Machbarkeitsstudie, in deren Verlauf grossräumig verschiedene Varianten bewertet wurden, wurde dieser Prozess im Jahr 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 andererseits wurden in der Folge vertiefte Abklärungen zu zusätzlichen Untervarianten getätigt und auf ihre Machbarkeit untersucht. Die erarbeiteten Resultate wurden den betroffenen Gemeinden und dem Bezirk March vorgelegt. Eine Einigung auf eine Bestvariante konnte jedoch nicht erzielt werden. Dies insbesondere deshalb, weil die Gemeinden die teureren Tunnelvarianten bevorzugten, aber nicht bereit bzw. in der Lage waren, diese mitzufinanzieren.

Unter anderem mit Blick auf die verschiedenen verfolgten, über den Kanton verteilten Strassenbaugrossprojekte präsentierte der Regierungsrat mit RRB Nr. 158/2021 eine Gesamtauslegeordnung dazu und bekannte sich diesbezüglich zu einer Vorwärtsstrategie. Gestützt darauf wurde für den Zubringer Wangen-Ost das Vorprojekt als vollständig vom Kanton finanziertes Kantonsstrassenprojekt in Tiefenlage erarbeitet. Dies, weil eine günstigere offene Linienführung im noch weitgehend unverbauten Gebiet und damit eine (weitere) Zerschneidung der Landschaft politisch kaum als gewollt und mehrheitsfähig eingestuft wurde bzw. wird.

Mit dem inzwischen erfolgten Abschluss des Vorprojekts läuft das Vorhaben neu unter der Bezeichnung «Zubringer Siebnen», weil diese die örtliche Lage und den Nutzen des Projekts treffender erfasst als «Wangen-Ost».

2.2 Umfeld des Projekts

Der neue Autobahnzubringer hat Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz der Gemeinden Tuggen, Wangen, Schübelbach und Galgenen. Daher werden gleichzeitig und in Abstimmung mit dem Zubringerprojekt diverse flankierende Massnahmen auf dem umliegenden Verkehrsnetz geprüft und geplant.

2.3 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Siebnen-Wangen

Die Gemeinden Wangen und Schübelbach erarbeiten seit Herbst 2024, unter der Federführung des Kantons (Amt für Raumentwicklung), ein Zielbild für einen Entwicklungsschwerpunkt (ESP A+B) beim Bahnhof Siebnen-Wangen. Dieses umfasst sowohl die Entwicklung des Bahnhofs zu einer Verkehrsdrehscheibe als auch die grossräumige Siedlungsentwicklung, einschliesslich der künftigen Lage und Ausrichtung eines ESP-Arbeitsplatzgebiets. Die Erschliessung des ESP soll – neben Bahn und Bus – auch über einen separaten Anschluss an den neuen Zubringer Siebnen erfolgen.

2.4 Neuer Autobahnanschluss Wangen-Ost

Für Ausbauprojekte von Autobahnen bzw. Autobahnanschlüssen wird der Grundsatzentscheid betreffend Planung und Realisierung (inklusive Kostenrahmen) vom Bundesrat auf Basis eines GP gefällt. Das Verfahren richtet sich nach der Nationalstrassengesetzgebung.

Das ASTRA-Projekt umfasst den Bau eines neuen Autobahnanschlusses im Bereich der heutigen Überführung der Kantonsstrasse über die Autobahn im Gebiet Holeneich, östlich von Wangen. Seit fast zwanzig Jahren werden die Projekte (Autobahnanschluss und Zubringerstrasse) in der Region diskutiert und in einem mehrstufigen Prozess (Zweckmässigkeitsbeurteilung 2007, Machbarstudie 2017 und Vorprojektphase 1 für den Zubringer ab 2020) konkretisiert. Dabei wurden verschiedene Lösungen für den Zubringer wie auch für den Anschluss an die bestehende Nationalstrasse geprüft.

Mit RRB Nr. 111 vom 8. Februar 2022 nahm der Regierungsrat die grundsätzliche Bereitschaft des ASTRA zur Planung und Realisierung eines neuen Autobahnanschlusses Wangen-Ost dankend zur Kenntnis und ersuchte dieses höflich, die Planungsarbeiten zum Generellen Projekt einzuleiten. Gleichzeitig bestätigte er, dass der Kanton die Projektierung für den Zubringer phasengerecht vorantreibt und stellte die vollumfängliche Kostentragung für das Zubringersystem durch den Kanton in Aussicht. Demgegenüber ist der neue Autobahnanschluss an sich Bestandteil der Nationalstrasse und wird vollständig durch das ASTRA geplant und finanziert.

Mit einem Variantenstudium wurden die Planungsarbeiten für das GP des Autobahnanschlusses durch das ASTRA Mitte 2025 – nach einem neunmonatigen Unterbruch aufgrund der Ablehnung der Vorlage zum Nationalstrassenausbau im Jahr 2024 – wieder aufgenommen. Gemäss aktuellem Erkenntnisstand sollte die Bestvariante, die es in der Folge zu einem GP auszuarbeiten gilt, in Bälde festgelegt werden können.

2.5 Neubau Wildtierüberführung

Die Bedeutung des Wildtierkorridors «Wägital-Buechberg» (SZ-11) resp. «Kaltbrunn» (SG-27) hat sich im Laufe der letzten Jahre, besonders im Kanton Schwyz, bestätigt. Dafür verantwortlich war und ist der Umstand, dass im Winter regelmässig Rothirsche vom Wägital herkommend in die Talebene nördlich von Schübelbach gelangen. Sie folgen dabei in erster Linie einem Wechselkorridor zwischen Schübelbach und Siebnen, welcher die Waldgebiete Wägital-Siebner/Schübelbacher Bann mit jenen des Buechbergs verbindet bzw. vor dem Bau der A3 verbunden hat. In der Ebene angelangt, stehen die Wildtiere dann am Wildschutzzaun der Autobahn vor einem kaum überbrückbaren Hindernis.

Beim Wildtierkorridor SZ-11/SG-27, welcher östlich des geplanten neuen Autobahnanschlusses von Nord nach Süd verläuft, ist eine Wildtierüberführung geplant, damit der Korridor wieder durchgehend hergestellt werden kann. Mit zusätzlichen Vernetzungsstrukturen sollen unterstützende Massnahmen realisiert werden. Der Kanton hat beim Kantonstrassenausbauprojekt Holeneich – Lägeten in Tuggen dazu ebenfalls erste Massnahmen geplant.

Das Projekt der Wildtierüberführung wird vom ASTRA geplant und realisiert. Die Planungsarbeiten dazu wurden mit der Projektgenerierung anfangs 2026 gestartet.

Mit der Realisierung einer neuen Wildtierüberführung über die Autobahn wird das Gebiet Wägital mit dem Buechberg wieder verbunden, sodass die Wildtiere die Talebene dort frei queren können. Der Zubringer Siebnen wird durch den Wildtierkorridor lediglich am nordwestlichen Rand – im Bereich des neuen Autobahnanschlusses – effektiv tangiert. Im Bereich des Korridors sind weitere Massnahmen wie Wildwarnanlagen, Bäume, Deckungsgehölze, Hecken usw. erforderlich, welche teilweise im Projektperimeter des Zubringers zu liegen kommen. Diese Massnahmen sind in

einem entsprechenden Projekt gegebenenfalls gemeinsam durch das ASTRA, den Kanton und die Gemeinden zu planen und koordinieren.

3. Projektbeschrieb

3.1 Konzept des Projekts

Der Bau eines leistungsfähigen Autobahnzubringers durch den Kanton und der gleichzeitige Neubau eines neuen Autobahnanschlusses durch das ASTRA verbessern den Verkehrsfluss auf dem lokalen Strassennetz und entlasten diverse Ortsdurchfahrten im Bezirk March sowie den benachbarten Autobahnanschluss Lachen. Die Lärmbelastung, die Verkehrssicherheit – insbesondere für den Langsamverkehr – sowie die Situation für den öffentlichen Verkehr werden in den Ortschaften Tuggen, Wangen, Siebnen Galgenen und Schübelbach verbessert. Weiter wird der ESP Bahnhof Siebnen-Wangen über den Zubringer direkt an die Autobahn angeschlossen.

Im Rahmen des Vorprojekts wurden in einer ersten Phase nochmals verschiedene Varianten auf ihre Machbarkeit untersucht. Dies einerseits aufgrund der Lage zur Querung der SBB-Linie und andererseits zur Klärung verschiedener Umweltaspekte im Zusammenhang mit der Grundwasserschutzzone Breitfeld. Wie bereits beschrieben, konnte eine gemeinsame Bestvariante mit den Gemeinden erst definiert werden, als der Regierungsrat aufgrund einer neuen Vorwärtsstrategie (RRB Nr. 158/2021) die vollumfängliche Finanzierung durch den Kanton erklärte. Aus diesem Prozess ging schliesslich die Variante 5.3 «rot/tief» als Bestvariante hervor.

Der Zubringer Siebnen weist folgende Hauptelemente auf:

- offene Strecke Süd (L = 252 m);
- Tagbautunnel Abschnitte Süd (L = 505 m), Mitte (L = 100 m) und Nord (L = 406 m);
- unterirdischer Kreisel Anschluss Bahnhof Siebnen-Wangen;
- Anschluss Bahnhof Siebnen-Wangen (L = ca. 356 m, davon 36 unterirdisch);
- Unterführung SBB;
- unterirdischer Kreisel ESP (optional);
- Anschluss ESP (nur Tagbautunnelabschnitt, L = ca. 37 m, optional);
- offene Strecke Nord (L = 397 m).

Der Anschluss ESP Arbeit (offene Strecke, L = ca. 160 m) ist nicht Bestandteil des Kantonsstrassenprojekts. Die Finanzierung muss durch die zukünftigen Nutzniesser sichergestellt werden, wobei der Kanton gestützt auf die Verordnung zur Mitfinanzierung von Entwicklungsschwerpunkten vom 8. Juni 2022 (MESP, SRSZ 311.111) wiederum eine gewisse Unterstützung leisten kann.

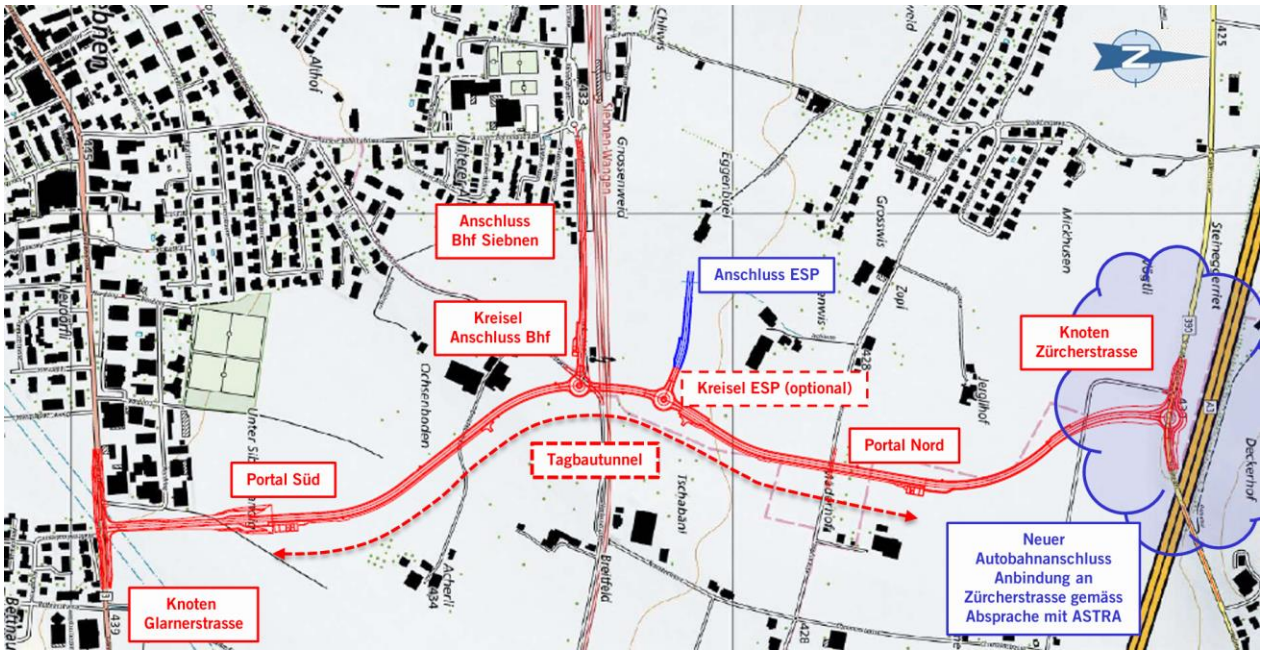

Abbildung 1: Zubringer Siebnen, Vorprojekt

Um den Verkehr bestmöglich auf den Zubringer zu lenken, sind flankierende Massnahmen in den umliegenden Gemeinden ebenfalls Bestandteil des Projekts.

3.2 Baulicher Beschrieb

3.2.1 Neubaustrecke mit Tagbautunnel

Der auf dem Gemeindegebiet von Schübelbach, Wangen und Tuggen geplante Zubringer Siebnen verbindet die Zürcherstrasse im Bereich des geplanten neuen Autobahnanschlusses östlich von Wangen mit der Glarnerstrasse in Siebnen.

Der Zubringer soll zwei Fahrstreifen aufweisen und im Gegenverkehr betrieben werden, wie das bei der Südumfahrung Küssnacht bereits umgesetzt und beim Zubringer Freienbach geplant ist.

Der Zubringer Siebnen, bestehend aus einem ca. 1.0 km langen Tagbautunnel sowie den zugehörigen Zufahrtsstrecken, hat eine Gesamtlänge von ca. 1.7 km. Vom Anschluss Glarnerstrasse (T-Knoten, LSA-gesteuert) führt eine ca. 250 m lange offene Strecke bis zum Tunnelportal. Diese wird mit einem Einschnitt gebildet. Ab dem Südportal des Tagbautunnels erfolgt der unterirdische Streckenabschnitt. Vor der Unterquerung des SBB-Trassees wird über den Kreisel «Anschluss Bahnhof Siebnen-Wangen» das Gebiet südlich des Bahnhofs (ESP Bahnhof Siebnen-Wangen) angeschlossen.

Die Unterführung SBB wird mittels Einbaus eines Stahlbetondeckels und einer Hilfsbrücke unter den Gleisen erstellt. Für die Realisierung resultieren einige Unterbrüche resp. Gleissperrungen. Das vorliegende Vorprojekt ist mit der SBB abgesprochen und koordiniert.

Nach der Unterführung SBB folgt der nördliche Teil des Tagbautunnels mit (optional) integriertem unterirdischen Kreisel «ESP». Dieser Kreisel soll den zukünftigen ESP-A Bahnhof Siebnen-Wangen direkt an den Zubringer anschliessen. Im Vorprojekt sind die Bauwerke des unterirdischen Kreisels und des kurzen Tagbautunnels inklusive Abschlusswand integriert. Die zukünftig anschliessende, erforderliche Wanne sowie die offene Strecke zum ESP sind nicht Bestandteil des Vorprojekts und werden separat seitens des ESP-Projekts weiterentwickelt.

Am nördlichen Portal des Tagbautunnels schliesst ein Wannenbauwerk an. Dieses taucht kontinuierlich auf und mündet an ein Dammbauwerk, welches den niveaugleichen Anschluss an die Zürcherstrasse (Holeneich) sicherstellt.

3.2.2 Verkehrliche Auswirkungen

Für die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Zubringers Siebnen auf das bestehende Strassennetz wurde der Zubringer anhand des kantonalen Verkehrsmodells, analog zu den bisherigen Planungen für den Fokusraum March, modelliert. Dabei wurden auch diverse weitere Projekte berücksichtigt, welche im Umfeld des Zubringers geplant sind und eine verkehrliche Wirkung im Perimeter entfalten. Hierbei handelt es sich insbesondere um Umbauten von Ortsdurchfahrten, welche zu einer gewollten Verlagerung von Verkehr auf den Zubringer führen.

Insgesamt bestätigt sich die bereits angesprochene deutliche Entlastung des regionalen und lokalen Strassennetzes:

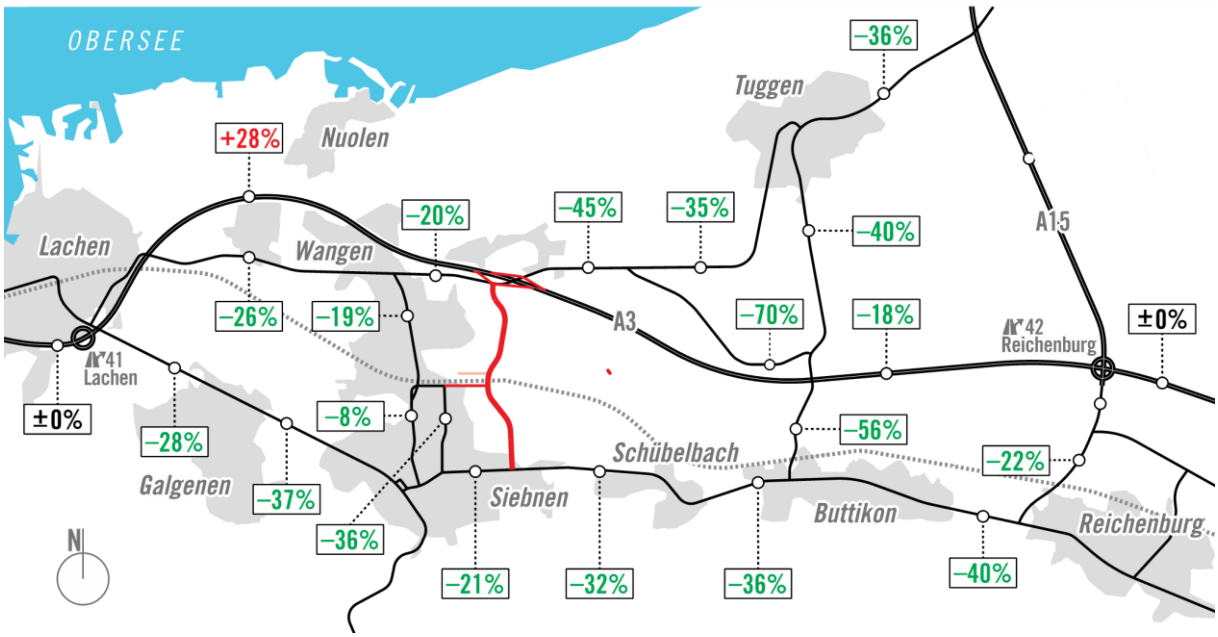

Abbildung 2: Verkehrsentwicklung 2035

3.2.3 Umweltbelange

Im Rahmen des Vorprojekts wurden eine Voruntersuchung zum Umweltverträglichkeitsbericht (VU UVB) durchgeführt und das Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung (HU) erarbeitet. In einer Relevanzmatrix wurde festgehalten, auf welche Umweltbereiche die Bau- sowie die Betriebsphase relevante Auswirkungen haben werden. Damit diese Auswirkungen in der HU detailliert abgeklärt werden können, muss indes zuerst das Bauprojekt erarbeitet werden. Gemäss dem aktuellen Vorprojekt sind insbesondere die Umweltbereiche Grundwasser, Oberflächenwasser und Entwässerung, Flora und Fauna, Landschaft sowie Lärm betroffen. Tangiert werden namentlich auch Fruchtfolgeflächen (FFF). Aus Umweltsicht stehen dem Vorhaben aktuell aber keine zwingenden Hindernisse entgegen.

3.2.4 Flankierende Massnahmen

Um den umliegenden Verkehr bestmöglich auf den Zubringer zu lenken, sind geeignete flankierende Massnahmen in den umliegenden Gemeinden ebenfalls Bestandteil des Projekts. Hierbei handelt es sich insbesondere um Massnahmen, welche die Ortschaften vom unerwünschten

Durchgangsverkehr schützen resp. den Verkehr auf den Zubringer verlagern. So sind bauliche, gestalterische und signalisationstechnische Massnahmen in den umliegenden Gemeinden in der weiteren Projektierung zu prüfen und entsprechend festzulegen. Das Tiefbauamt ist derzeit an der Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Ortsdurchfahrten Siebnen und Tuggen.

Im weiteren Projektverlauf ist abzuklären, welche Projekte/Massnahmen als verkehrlich flankierende Massnahmen (FLAMA) in das Projekt des Zubringers aufzunehmen sind oder als Einzelprojekte bereits vorab realisiert werden können.

4. Baukosten

Die Kosten für die Bauausführung, sämtliche Projektierungsarbeiten und weitere Dienstleistungen (Bauleitung, Gutachten/Expertisen, Öffentlichkeitsarbeit etc.) wie auch die Kosten für Landerwerb/Entschädigungen wurden auf Basis des Vorprojekts ermittelt.

Auf Preisbasis März 2023 (Genauigkeit ± 20 %) ergibt sich folgende Kostenschätzung:

A)	Bauhauptarbeiten	Fr.	155 136 000.--
B)	Baunebenarbeiten	Fr.	20 932 000.--
C)	Dienstleistungen	Fr.	25 219 000.--
	Total Baukosten	Fr.	201 287 000.--
E)	Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	2 468 000.--
	Total Kosten gemäss Kostenschätzung	Fr.	203 755 000.--
+	Offene Reserve (ca. 20 % der gesamten Kosten)	Fr.	40 245 000.--
	Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	244 000 000.--

Gemäss dem aktuellen Planungsstand wird für den Bau des Zubringers Siebnen mit Gesamtkosten von rund 200 Mio. Franken gerechnet. Da diese Zahl auf einem Vorprojekt basiert, dementsprechend noch mit gewissen Unsicherheiten behaftet ist bzw. erst eine Kostengenauigkeit von ± 20 % aufweist, wird für die Kostenprognose vorliegend daher zusätzlich eine (phasenbedingte) Reserve von rund 40 Mio. Franken eingerechnet.

In den «Dienstleistungen» sind auch die Kosten für die Projektierung und Festlegung von FLAMA eingerechnet. Nicht enthalten sind hingegen die Kosten für die Umsetzung von Umgestaltungsprojekten bei Ortsdurchfahrten. Diese werden voraussichtlich als Einzelprojekte separat und nach Möglichkeit vorab realisiert.

Bei der weiteren Projektierung können die Kostengenauigkeit erhöht und die Projektrisiken verringert werden. Dazu sind in nächsten Schritten das Bau- und Auflageprojekt auszuarbeiten. Nach dessen dereinstigen Genehmigung durch den Regierungsrat kann dem Kantonsrat und gegebenenfalls den Stimmberechtigten eine Ausgabenbewilligung für den eigentlichen Bau (Baukredit) unterbreitet werden.

5. Projektierungskosten und Finanzierung

5.1 Projektierungskosten

Die Kosten für die Projektierungssarbeiten (bis und mit Phase Bauprojekt/Genehmigung) wurden aufgrund des vorliegenden Vorprojekts (Preisbasis 2023, Genauigkeit ± 20 %) ermittelt. Daraus ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A)	Vorleistungen (Planungen usw. bis und mit Vorprojekt	Fr.	1 230 000.--
B)	Projekt, Planung (Bau- und Auflageprojekt / Genehmigung)	Fr.	5 450 000.--
C)	Bauherrenunterstützung, Experten, SBB	Fr.	300 000.--
D)	Gebühren, Bewilligungen, Öffentlichkeitsarbeit, Diverses	Fr.	170 000.--
E)	Vorsorglicher Landerwerb, Rechte, jur. Unterstützung, Expertisen	Fr.	500 000.--
	Total exkl. MWST	Fr.	7 650 000.--
	Mehrwertsteuer 8.1 %	Fr.	620 000.--
F)	Offene Reserve (ca. 20 %)	Fr.	1 630 000.--
	Ausgabenbewilligung Projektierung, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	9 900 000.--

Im Sinn des Bruttoprinzips gemäss § 34 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) wurden in der vorliegenden Kostendarstellung auch die bis anhin aufgelaufenen Projektierungskosten des Kantons für das Vorprojekt eingerechnet.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag auf Basis Vorprojekt gemäss üblichen Anforderungen eine Genauigkeit von ± 20 % aufzuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von 20 % der Projektierungskosten ausgewiesen.

Der Budgetposten «vorsorglicher Landerwerb» stellt lediglich einen Teil des gesamten zu erwartenden Landerwerbs für den Zubringer Siebnen dar. Er dient namentlich dazu, dass ein entsprechender Handlungsspielraum (vorsorglicher Landerwerb) geschaffen werden kann.

5.2 Finanzierung

5.2.1 Bundesbeiträge

Der neue Autobahnzubringer ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

5.2.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen von mehreren Verursachern getragen, vereinbaren die Beteiligten die Kostenverteilung entsprechend der Interessenslage (§ 55 Abs. 1 StraG).

Für die Planungsphase bis und mit Bau- und Auflageprojekt werden die (Projektierungs-)Kosten für die Anbindung der ESP-A und B «Siebnen-Wangen» an den Zubringer nicht direkt weiterverrechnet. Diese werden erst im Rahmen des Gesamtkredits für den Zubringer separat ausgewiesen. Bis dahin sollte auch der Entscheid, ob die ESP tatsächlich zeitnah realisiert werden sollen, erfolgt sein.

Weitere Beiträge Dritter können gemäss Stand Vorprojekt nicht geltend gemacht werden.

5.2.3 Kostentragung

Mit der Einleitung des Planungsprozesses für den Zubringer Siebnen (RRB Nr. 111/2022) sowie gestützt auf RRB Nr. 158/2021 stellte der Regierungsrat die vollumfängliche Kostentragung für die neue Zubringerstrasse durch den Kanton in Aussicht. Vorbehalten bleiben von Gesetzes wegen jedoch die Zustimmung zur (vorliegenden) Ausgabenbewilligung für die Projektierung sowie jene für den eigentlichen Bau durch den Kantonsrat sowie gegebenenfalls die Stimmberechtigten.

In Erinnerung zu rufen bleibt sodann, dass der Zubringer Siebnen nur realisiert wird, wenn auch der neue Autobahnanschluss gebaut werden kann. Hierfür bleiben zum jetzigen Zeitpunkt die entsprechenden politischen und juristischen Genehmigungsverfahren auf Stufe Bund vorbehalten.

Die vorgesehenen Projektierungskosten von 9.9 Mio. Franken gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung.

5.2.4 Finanzierbarkeit

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 mit Blick auf die mutmassliche Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenwesen («Strassenkasse») in den kommenden Jahren grundsätzlich bejaht.

Seither wurden mit der N4 Neue Axenstrasse sowie der Sanierung und dem Ausbau der H8 zwischen Dritter Altmatt Nord und Biberbrugg zwei Grossprojekte rechtskräftig bewilligt, die sich nunmehr in der Umsetzung befinden. Andererseits musste mit dem zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht (SUK 2) eines der Grossprojekte als Folge unverhältnismässig hoher Kosten aufgegeben werden.
Der Bestand der Spezialfinanzierung Strassenwesen ist per Ende 2025 auf 299 Mio. Franken angewachsen. Pro Jahr weist diese einen durchschnittlichen Brutto-Mittelzufluss von insgesamt rund 90 Mio. Franken auf. Bei zusätzlichem Bedarf könnte zu gegebenem Zeitpunkt sodann auch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern oder eine vorübergehende Verschuldung der Spezialfinanzierung Strassenwesen in Betracht gezogen werden. Theoretisch denkbar wäre gestützt auf eine entsprechende gesetzliche (Übergangs-)Bestimmung nötigenfalls schliesslich auch ein bestimmter Mittelzufluss aus dem allgemeinen Staatshaushalt.

Dennoch muss im Zusammenhang mit der im Grundsatz einmal bejahten Finanzierbarkeit der vier weiterverfolgten oder zumindest noch zur Diskussion stehenden Grossprojekte Zubringer Freienbach, Zubringer Siebnen, Autobahnhalbanschluss Arth und Umfahrung Rothenthurm aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenwesen nochmals festgehalten werden, dass diese Aussage den Umstand berücksichtigte, dass die Projekte lange und entsprechend vage Realisierungshorizonte aufweisen und mit anderen Worten realistischerweise kaum allesamt in den nächsten 15 Jahren (Zeithorizont des kantonalen Strassenbauprogramms) realisiert werden können. Innert dieser Frist würden die Mittel der Spezialfinanzierung Strassenwesen nämlich nicht ausreichen, um alle die genannten Grossprojekte zu finanzieren, zumal neben den «ordentlichen» Unterhalts- und Investitionsausgaben auch noch weitere mittlere und grössere Vorhaben wie etwa die Sanierung und der Ausbau der Hauptstrasse Nr. 25 zwischen Arth und Walchwil sowie die Gesamtsanierung des Seedamms in Pfäffikon im Strassenbauprogramm vorgesehen sind. Gemäss dieser Planrechnung käme es also zu einer erheblichen Verschuldung der Spezialfinanzierung.

Da der weitere Planungs- und Bewilligungsverlauf insbesondere von Grossprojekten wie erwähnt erfahrungsgemäss aber nicht präzis vorausgesagt werden kann, spricht sich der Regierungsrat dafür aus, das wichtige Vorhaben eines neuen Autobahnanschlusses und -zubringers Siebnen weiterzuverfolgen. Bis zum Zeitpunkt, in dem der Kantonsrat gestützt auf ein rechtskräftiges Bauprojekt über die Ausgabenbewilligung für die eigentliche Realisierung zu befinden hat (vgl. dazu unten Ziff. 7), wird weitere Klarheit über die (dannzumalige und weitere) finanzielle Situation der Spezialfinanzierung Strassenwesen herrschen, um (auch) den Zubringer Siebnen diesbezüglich verlässlich und abschliessend beurteilen zu können (vgl. dazu auch vorne Ziff. 1).

Basierend auf den aktuellen Planrechnungen sieht der Regierungsrat bis auf Weiteres aber die (finanziellen) Voraussetzungen nicht gegeben, neben den beiden Autobahnzubringern Freienbach und Siebnen sowie dem Autobahnhalbanschluss Arth auch noch das Grossprojekt Umfahrung

Rothenthurm mit derzeit veranschlagten Kosten von 288 Mio. Franken (inklusive 20 % Reserve von 48 Mio. Franken) voranzutreiben. Er wird sich im Rahmen eines eigenständigen Regierungsratsbeschlusses zum Abschluss des Vorprojekts Umfahrung Rothenthurm gegen Ende 2026 aber noch vertieft dazu äussern.

5.2.5 Abrechnung der Ausgabenbewilligung

Die Ausgaben für die Projektierung werden dannzumal mit der Ausgabenbewilligung für die Ausführung abgerechnet. Über das Ergebnis ist das Bewilligungsorgan zu informieren (§ 32 Abs. 2 FHG).

Der Regierungsrat beschliesst über die Verwendung der durch den Kantonsrat bewilligten Ausgaben (§ 32 Abs. 1 FHG) und informiert diesen über die Abrechnung im Rahmen der Offenlegung des Verzeichnisses der pendenten Ausgabenbewilligungen im Jahresbericht (§ 38 Abs. 2 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 [FHV, SRSZ 144.111]).

5.3 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Mit Beschluss Nr. 774 vom 14. Oktober 2025 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2026–2040. Darin sind in den kommenden Jahren Mittel der Investitionsrechnung für das vorliegende Projekt eingestellt.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.563 (Investitionsrechnung) belastet.

6. Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Die Planungsphase für das Grossprojekt sowie die Projekte im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen werden im Tiefbauamt je nach Fortgang erhebliche personelle Mittel binden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Indem der Zubringer überwiegend in Tiefenlage ausgeführt wird, können die Umweltauswirkungen verhältnismässig gering gehalten werden. Dies trifft insbesondere auf die Bereiche Lärm, Naturgefahren, Kulturland (FFF) sowie Landschafts- und Ortsbild zu.

6.3 Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft, Bezirke und Gemeinden

Bereits im Rahmen seiner schon mehrfach angesprochenen Vorwärtsstrategie bei kantonalen Strassenbaugrossprojekten (RRB Nr. 158/2021) hat der Regierungsrat festgehalten, dass eine zeitgemässe, leistungsfähige Strasseninfrastruktur für den Kanton Schwyz und seine Gemeinden von essenzieller Bedeutung ist. So wirken sich sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Bau des Zubringers Siebnen und dem Neubau des Autobahnanschlusses Wangen-Ost werden der Verkehrsfluss auf dem lokalen Strassennetz – nicht zuletzt auch im Interesse des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs – verbessert und Teile der umliegenden Siedlungsgebiete, Ortszentren sowie der benachbarte Autobahnanschluss Lachen entlastet. Von diesem Strassengrossprojekt profitieren aber nicht nur die Gemeinden Tuggen, Wangen, Galgenen und Schübelbach und der restliche Bezirk March, sondern dank der Festigung der Standortattraktivität dieser Region letztlich auch der gesamte Kanton.

7. Verfahren und Termine

Nach Erteilung der vorliegenden Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und vorbehältlich eines Referendums erfolgen – auf Basis des abgeschlossenen Vorprojekts – die Submission der weiteren Projektierungsarbeiten und alsdann die Ausarbeitung des Bauprojekts für den Zubringer Siebnen. Der weitere Projektverlauf sieht im Idealfall somit wie folgt aus:

– Ausgabenbewilligung für die Projektierung	4. Quartal 2026
– Ausarbeitung Bauprojekt	ab 2027
– Öffentliche Auflage Bauprojekt	2031
– Projektgenehmigung Regierungsrat	2032
– Ausgabenbewilligung für die Realisierung	2032
– Ausarbeitung Ausführungsprojekt/Submissionen	ab 2033
– Baubeginn	2035
– Inbetriebnahme	2040

Diese Termine können nur eingehalten werden, wenn keine langwierigen Einsprache- bzw. Gerichtsverfahren durchgeführt werden müssen und der Landerwerb im freihändigen Verfahren erfolgen kann.

Parallel dazu ist es unumgänglich, dass das kantonale Projekt des Zubringers, inklusive den Projekten für die flankierenden Massnahmen, mit demjenigen des ASTRA zum neuen Autobahnanschluss Wangen-Ost koordiniert und abgestimmt wird. So werden die beiden Projekte insbesondere zeitgleich öffentlich aufzulegen sein.

Die Projektierung, Bewilligung und Umsetzung dieses Grossprojekts werden also noch eine beträchtliche Zeitdauer in Anspruch nehmen und beinhalten auch noch verschiedene Unwägbarkeiten. Das bedeutet aber nicht, dass mit den entsprechenden Arbeiten noch länger zugewartet werden soll, weil diese eben notwendig sind, um das angestrebte Ziel mit einem Autobahnvollanschluss Wangen-Ost inklusive leistungsfähigem Zubringer Siebnen in den nächsten Jahren nun Schritt für Schritt erreichen zu können.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten (Projektierungskosten) von 9.9 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

Die Ausgabenbewilligung gilt gemäss § 87 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) als angenommen, wenn mindestens 60 Mitglieder des Kantonsrates zustimmen.

8.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.--

dem obligatorischen oder fakultativen Referendum.

Der vorliegende Beschluss hat eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen (§ 34 Abs. 2 Bst. c KV) oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum (§ 35 Abs. 1 Bst. b KV).

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat March; Gemeinderat Galgenen; Gemeinderat Schübelbach; Gemeinderat Wangen; Gemeinderat Tuggen; Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Winterthur, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Volkswirtschaftsdepartement; Finanzdepartement; Umweltdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:



Sandro Patierno
Landammann

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber