Regierungsrat des Kantons Schwyz

Beschluss Nr. 605/2026
Schwyz, 25. August 2026 / ju

Projektierung und Realisierung der Langsamverkehrsführung Biberbrugg – Chaltenboden, Feusisberg
Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Als Folge der ständigen Zunahme des Verkehrs auf der überregionalen Hauptstrasse Nr. 8 zwischen Biberbrugg und Schindellegi sind bereits seit mehreren Jahren Bestrebungen vorhanden, die vierspurige Strassenanlage bedarfsgerecht für Velofahrer auszubauen. Im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der Schweizerischen Südostbahnen SOB zwischen Biberbrugg und Schindellegi (Richtplangeschäft V-3.2.1-09) wurde deshalb ein umfassendes Variantenstudium für eine abgetrennte Langsamverkehrsanlage (LV-Anlage) zwischen Biberbrugg und Chaltenboden durchgeführt. Als Bestvariante erwies sich ein von der Strassenanlage abgetrennter, überwiegend talseitig angeordneter Velo- und Gehweg mit einer Länge von rund 1300 m. Damit können kurze und attraktive Anschlüsse an die bestehende Infrastrukturanlage für Velofahrer und Fussgänger sichergestellt werden.

Für die Gestaltung der LV-Anlage in der landschaftsrechtlich geschützten Umgebung ist ein Projektwettbewerb durchgeführt worden. Dabei überzeugte das Projekt «Flamme Rouge» mit einem schlichten Raumgebilde als eigenständiges Bauwerk, das sich als Übergang zwischen der bestehenden Strassenanlage und dem sensiblen Naturraum gut eingliedert. Der Projektwettbewerb diente gleichzeitig auch der Bestimmung des Projektverfassers für die Planung und Realisierung der Anlage.

Um mit Blick auf die Kostengrösse des Projekts frühzeitig die erforderliche Planungssicherheit zu erlangen, wird die Ausgabenbewilligung auf Basis des Vorprojekts (Kostengenauigkeit ± 20 %, Preisbasis Januar 2024) vorgelegt. Inklusive der demzufolge notwendigen Reserve von 6 Mio. Franken beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat für die Planung und Realisierung der Langsamverkehrsführung Biberbrugg – Chaltenboden in Feusisberg somit eine Ausgabenbewilligung von 36 Mio. Franken.

Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und gegebenenfalls deren Genehmigung durch die Stimmberechtigten werden als nächste Schritte das eigentliche Bauprojekt inklusive Umweltverträglichkeitsbericht und die notwendige Raumausscheidung erarbeitet sowie der erforderliche Land- und Rechtserwerb getätigt, damit das Bauprojekt alsdann öffentlich aufgelegt werden kann.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

2.1.1 Strassenverbindungen/Mobilitätsverhalten

Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden auf dem Gebiet der Gemeinde Feusisberg ist Teil der Hauptstrasse Nr. 8 (H8), die als überregionale Hauptverbindungsstrasse Schwyz und Pfäffikon verbindet. Im Weiteren sind ab Biberbrugg die Hauptstrasse Nr. 386 in Richtung Einsiedeln und ab Schindellegi die Hauptstrasse Nr. 388 in Richtung Kantonsgrenze SZ/ZH (Samstagern) an die H8 angeschlossen. In Schindellegi zweigen ausserdem die Hauptstrasse Nr. 389 Richtung Wollerau sowie die Hüttenerstrasse (Kantonsstrasse) in die Region Menzingen ZG ab der Hauptstrasse Nr. 388 ab. Südlich ausserhalb des Projektperimeters ist im Weiteren die Ratenstrasse (Kantonsstrasse) Richtung Ägerital mit der H8 verbunden. Sämtliche Hauptstrassenverbindungen, die den äusseren mit dem inneren Kantonsteil des Kantons Schwyz verbinden, münden also (zum Teil indirekt) in den Projektperimeter.

Mit der stetig steigenden Mobilität der Gesellschaft, insbesondere auch der Zunahme von E-Bikes, stellt sich auf der bestehenden Strasseninfrastruktur zunehmend auch ein Nutzungskonflikt in den Vordergrund. Der Abschnitt Biberbrugg – Chaltenboden wird im Vierspursystem mit (nicht normgerechten) Velostreifen betrieben, wobei insbesondere der bergwärts und teilweise unmittelbar entlang einer (hohen) Abschlussmauer in Fahrtrichtung Süd (Einsiedeln / Rothenthurm) führende Velostreifen schon fast als gefährlich bezeichnet werden muss. Insgesamt entspricht die bestehende Strassenanlage als Folge der hohen verkehrlichen Belastung und der grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr (LV) nicht mehr den heutigen (Sicherheits-)Anforderungen.

2.1.2 Machbarkeitsstudien und Variantenstudium

Im Jahr 2009 wurde durch das Tiefbauamt eine erste Machbarkeitsstudie für die LV-Führung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden in Auftrag gegeben. Als Bestvariante resultierte damals ein separater kombinierter Velo- und Gehweg parallel zur Talspur. Diese Machbarkeitsstudie wurde in der Folge jedoch nicht weiterverfolgt, da die SOB beabsichtigte, den Streckenabschnitt ab Bahnhof Biberbrugg bis Bahnhof Schindellegi-Feusisberg auf Doppelspur auszubauen. Das Doppelspurprojekt der SOB diente in der Folge als Grundlage für ein umfassendes Variantenstudium betreffend der LV-Führung. Im Rahmen eines Grobvariantenvergleichs wurden unterschiedliche Linienführungsvarianten für eine sichere und attraktive Velo- und Gehwegverbindung zwischen Biberbrugg und Chaltenboden geprüft. Der Variantenfächer wurde vollständig geöffnet, um auch mögliche Synergien mit dem Doppelspurausbau der SOB zu prüfen. Diverse Varianten orientierten sich einerseits am (Doppelspur-)Trasse der SOB und anderseits an der bestehenden Strassenanlage. Eine Verlegung der Velo- und Gehwegverbindung auf die gegenüberliegende Seite des Flusses Alp wurde ebenfalls in den Grobvariantenfächer einbezogen.

Die geprüften Varianten konnten die erhofften Synergieeffekte mit dem Doppelspurausbau der SOB indes nicht bestätigten. Diese Varianten, also eine Anordnung der LV-Anlage im Umfeld der Gleise der SOB, wurden aufgrund ihrer geringeren Attraktivität für die Nutzer, aus Komfort- und Sicherheitsgründen sowie wegen der anspruchsvollen Anbindung an die bestehenden Anlagen

und der damit verbundenen Kosten somit nicht weiterverfolgt. Alternative Linienführungen auf der gegenüberliegenden Seite der Alp wurden aus umwelt- und bautechnischen sowie finanziellen Gründen ebenfalls verworfen.

Im Rahmen eines Feinvariantenvergleichs wurden daher die Varianten, die sich an der bestehenden Strassenanlage orientieren und damit unabhängig des SOB-Trasses realisierbar sind, vertieft untersucht. Dabei handelt es sich einerseits um Varianten mit einem talseitig, von den bestehenden Fahrspuren abgesetzten kombinierten Velo- und Gehweg. Andererseits wurden Varianten mit einer Verbreiterung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlage sowie Varianten mit einer Umnutzung der bestehenden Fahrbahnfläche untersucht, bei denen eine der vier Fahrspuren für den MIV zugunsten eines kombinierten Velo- und Gehwegs aufgehoben würde. Auch eine dynamische Verkehrsführung wurde als konzeptioneller Ansatz ergänzend angedacht.

Wird für den LV eine eigenständige Anlage erstellt, können die Fahrstreifen der bestehenden Strasseninfrastruktur in der Folge an die aktuellen Normanforderungen angepasst werden. Zudem profitieren bei einer abgetrennten LV-Führung nicht nur die Velofahrer, sondern auch die Fussgänger, die in Biberbrugg und Chaltenboden gut an die bestehenden Infrastrukturanlagen (Bahnhof, Bushaltestelle) angeschlossen werden können. Mit einer unabhängigen Velo- und Gehweginfrastruktur können sodann weiterhin auch die Unterhaltsarbeiten an den bestehenden Kunstbauten ungehindert durchgeführt werden.

Eine Verbreiterung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlage zur Realisierung normgerechter Velostreifen oder ein Anbau eines Velo- und Gehwegs an die bestehenden Kunstbauten entspricht nicht dem Grundsatz der nachhaltigen Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur (siehe auch nachfolgende Ziff. 3.3). Die bestehenden Kunstbauten sind statisch und konstruktiv nicht in der Lage, die zusätzlichen Lasten der Veloinfrastruktur aufzunehmen, weshalb ein vollständiger Ersatz der Bauwerke erforderlich wäre. Die daraus resultierenden Baukosten würden ein Vielfaches der vorliegenden Ausgabenbewilligung betragen. Infolge der umfangreichen Bauarbeiten wären auf dem Abschnitt zwischen Biberbrugg und Chaltenboden zudem längere und massive betriebliche Einschränkungen zu erwarten. Nicht nur wegen ihres abweichenden Errichtungszeitpunkts, sondern auch wegen der unterschiedlichen Konstruktionsart, Materialisierung sowie Beanspruchung und Belastung würden die bestehenden Kunstbauten und eine allfällig angehängte Velo- und Gehwegkonstruktion im Weiteren verschiedene bauliche Unterhaltsrhythmen aufweisen. Eine eigenständige Sanierung oder ein altersbedingter Ersatz der bestehenden Kunstbauten liesse sich aber kaum vernünftig bewerkstelligen, wenn mit diesen baulich noch eine Velo- und Gehwegkonstruktion verknüpft wäre.

Die Entscheidung zu Gunsten eines talseitig von den Fahrbahnen abgetrennten kombinierten Velo- und Gehwegs begründet sich im finalen Variantenstudium letztlich auch damit, dass durch die jährliche Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV, vgl. nachfolgende Ziff. 3.2) zukünftig sämtliche Fahrstreifen für den MIV benötigt werden. Ein (fixer) Spurabbau um einen Fahrstreifen zu Gunsten des Langsamverkehr würde sich negativ – mit entsprechendem Zeitverlust – auf die täglich hohen Morgen- und Abendspitzenstunden auswirken.

Daneben erweist sich aber auch eine dynamische Verkehrsführung als technisch kaum vernünftig umsetzbar. Dies insbesondere, weil die notwendige Verflechtungsstrecke aus Richtung Rothenthurm und Einsiedeln, welche für eine leistungsfähige und sichere Verkehrsführung von vier auf drei Spuren benötigt wird, bis auf die bestehende Brückenkonstruktion zu liegen käme. Dies hätte zur Folge, dass mindestens bis in diesen Bereich trotzdem eine separate Konstruktion für den Langsamverkehr erforderlich wäre. Sodann wäre gleich wie vorliegend geplant weiterhin bereits vor der Chaltenbodenkurve, auf Höhe des Ausstellplatzes, für den Langsamverkehr eine Überführung auf die Bergseite notwendig, um ihn dort an die bestehende, bergseitige Anlage anzuschliessen. Und weiter würden auch die benötigten Spurwechselübergänge für den MIV baulich

und betrieblich eine grosse Herausforderung darstellen. Ein zweimal täglich änderndes Verkehrsregime würde schliesslich eher ein Sicherheitsrisiko als einen Sicherheitsgewinn darstellen, weil sich die Verkehrsteilnehmer an ständig wechselnde Verkehrsführungen nur schwer anpassen. Schliesslich könnten sich aus einem Spurabbau bei dieser durch Kunstbauten und enges Terrain geprägten Strassenanlage auch bei Schadenereignissen oder für den Betrieb und Unterhalt negative Folge ergeben.

2.1.3 Projektwettbewerb

Die Entscheidung zugunsten der talseitig von den Fahrbahnen abgetrennten (Best-)Variante bildete in der Folge die Grundlage für den Projektwettbewerb. Mit diesem wurde ein Projekt gesucht, das unter Einhaltung der Rahmenbedingungen konstruktiv und gestalterisch überzeugt und sich optimal in den Landschaftsraum integriert. Die Abwägung aller relevanten Aspekte soll zu einem bewilligungsfähigen Projekt führen. Der Projektwettbewerb diente gleichzeitig der Ermittlung eines geeigneten Teams von Fachleuten, welches das Projekt planen und realisieren kann.

Der Projektwettbewerb wurde in zwei Stufen durchgeführt. Die erste Stufe hatte zum Ziel, eine Bandbreite an Projektideen zu erhalten, während mit der zweiten Stufe die vier vielversprechendsten Beiträge jeweils zu einem reduzierten Vorprojekt ausgearbeitet wurden. Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung und der vielfältigen Rahmenbedingungen wurde der Wettbewerb in beiden Stufen anonym durchgeführt.

Die Beurteilung der Projekte erfolgte anhand der folgenden fünf Hauptkriterien:

- räumliche / gestalterische Aspekte;
- Umgang mit Umweltthemen;
- technische Aspekte;
- Nutzungsqualitäten der Anlage;
- Wirtschaftlichkeit.

Als Ausgangslage dazu wurde ein fiktiver Anfang und Endpunkt fixiert, dies ohne Anschluss der LV-Anlage an die bestehenden LV-Strukturen. Dadurch wurde sichergestellt, dass die Beurteilung ohne den Einfluss möglicher Anschlussmöglichkeiten erfolgen konnte.
Das Preisgericht für die Beurteilung der ersten und zweiten Stufe setzte sich aus Fachpreisrichtern aus der Privatwirtschaft (Bauingenieur, Architekt, Landschaftsschutz) sowie Sachpreisrichtern aus der kantonalen Verwaltung (Kantonsingenieur, Vorsteher Amt für Gewässer und Abteilungsleiter Strassenbau Ausserschwyz TBA) zusammen.

Als Siegerprojekt setzte sich schliesslich das Projekt «Flamme Rouge» durch (RRB Nr. 154/2022). Dieses zeichnet sich durch eine leicht erhöhte Strassenlage und einen Abstand von 2–3 m zur bestehenden Strassenanlage aus. Dadurch entsteht ein eigenständiges Bauwerk mit einer klaren räumlichen Eigenständigkeit gegenüber der bestehenden Infrastruktur.

Die Jury führte in der Beurteilung des Projektes aus:

«*Die Integration in die Flusslandschaft gelingt mit einer weitgespannten Stahlkonstruktion an der Engstelle zum Fluss und einer klaren, sorgfältig gewählten Formulierung der Stützenstellungen, die insbesondere auch bei der Überspannung der Flussbiegung mit ihrer feinsinnigen Adaption auf Landschaft und auf die bestehende Strassenanlage überzeugt. Insgesamt zeigt das Projekt eine sensible gesamtheitliche Sichtweise im Einbezug der landschaftlichen Herausforderungen. Das Projekt weist aufgrund der vergleichsweise langen Balkenbrücke den geringsten Fussabdruck u.a. auch im Gewässerraum und in der geschützten Flusslandschaft auf (grösste mögliche Schonung). Mit der Hauptspannweite von 108 m gelingt es, die abflussdynamisch aktive Engstelle der*

Alp pfeilerfrei zu überspannen und damit Massnahmen zur Renaturierung und Böschungssicherung zu minimieren. Die Achse wird um 2 – 3 m von der bestehenden Fahrbahn abgerückt, folgt aber nach wie vor dem Strassenkörper, was aufgrund des tangierten BLN-Gebiets und des Gewässerraums anzustreben ist. Dank der schlichten Stahlkonstruktion und der zurückhaltenden Gestaltung wirkt die Brücke filigran und schafft durch die Absetzung vom bestehenden Strassenkörper eine Feingliedrigkeit gegenüber dem Naturraum. Damit wird dem heute massiven Betonbauwerk der Strasse ein baukulturell hochwertiges Abschlussbauwerk in bewusst anderer Materialität vorgelagert. Flamme Rouge kombiniert zudem, dank der neuen Ein- und Ausblicke auf die geschützte Flusslandschaft, die Funktionalität der Langsamverkehrsverbindung mit einem hohen Erlebniswert.»

Zusammen mit der Ernennung des Siegerprojektes beauftragte der Regierungsrat das Tiefbauamt, die Planungsarbeiten weiterzuführen.

Im Rahmen der Planungen für das Vorprojekt wurde auf der Anschlussseite Biberbrugg die LV-Führung ab dem fiktiven Anschlusspunkt des Wettbewerbs weiter in Richtung Kreisel Biberbrugg verlängert und somit an das bestehende Verkehrssystem angeschlossen, ohne dabei die Projektentwicklung des geplanten Polizei- und Justizzentrums (PJZ) Biberbrugg zu beeinflussen bzw. zu behindern.

Im Bereich Chaltenboden wurde der fiktive Anschlusspunkt des Wettbewerbsprojekts im Zusammenhang mit den künftigen möglichen Nutzungen der bestehenden Infrastrukturen bis nach Schindellegi nochmals eingehend überprüft. Daraus ergab sich, dass eine Überführung über die bestehende vierspurige Strasseninfrastruktur im Bereich des bestehenden Ausstellplatzes (Fahrtrichtung Biberbrugg) kombiniert mit dem Anschluss an die Chaltenbodenstrasse (Südseite) die attraktivste Verbindung für sämtliche LV-Teilnehmer darstellt und dadurch das Industriegebiet Chaltenboden (Ost) nicht durchfahren werden muss. Mit dem Anschluss an die bestehende Velo- und Gehweganlage in Richtung Schindellegi, im Bereich der Wildtierüberführung, wird dieser künftig in beide Richtungen bis zur Örtlichkeit Alti Fabrik genutzt werden können, bevor die Velofahrer in Richtung Schindellegi durch die Unterführung Weberei auf die bestehende Veloinfrastruktur geleitet werden.

Im Chaltenboden wurde als Anschlusslösung auch eine Untertunnelung der bestehenden Strassenanlage mit direkter Anbindung an die Chaltenbodenstrasse geprüft. Bei der gegebenen Konstellation der Tragelemente der bestehenden Kunstbaute (Pfähle und Anker) erweist sich dies indes nicht als möglich. Vielmehr müssten vorab die ganze Fundation und Rückverankerung neu konzipiert und unter schwierigsten Verhältnissen umgesetzt werden. Ob dies statisch überhaupt möglich wäre, ist sehr fraglich. Jedenfalls würden hierfür aber immense Kosten anfallen.

2.2 Umfeld des Projekts

Der Grossteil des Projektabschnittes liegt in einem Taleinschnitt, wobei sich sämtliche Infrastrukturanlagen wie jene der SOB und die Hochspannungsfreileitung (Axpo) orografisch linkseitig der Alp befinden. Rechtsseitig der Alp befindet sich eine unberührte Waldlandschaft, die an das kantonale Naturschutzgebiet «Schwantenau und Roblosen» anschliesst und durch das Gebiet Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhronenkette und Schwantenau» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) überlagert wird.

Beim Projektbeginn in Biberbrugg befindet sich neben dem Bahnhof Biberbrugg der Sicherheitsstützpunkt des Kantons (SSB), der in den nächsten Jahren erweitert werden soll. Beim Projektende im Chaltenboden befinden sich beidseitig der H8 Industriegebiete, die verkehrstechnisch

über die Chaltenbodenstrasse und über die Unterführung Chaltenboden an die Hauptstrasse angeschlossen sind.

2.3 Frühzeitige politische Entscheidfindung

Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung soll gleich wie schon beim neuen Autobahnzubringer Freienbach (RRB Nr. 200/2025) in einem frühen Zeitpunkt und damit bevor weitere umfangreiche Untersuchungs- und Planungsarbeiten und -kosten verursacht werden, die politische Gewissheit geschaffen werden, dass das Projekt mit seinem Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern, trotz der hohen Kosten realisiert werden soll.

Wird die Ausgabenbewilligung gesprochen, erfolgen die weiteren erforderlichen Planungsarbeiten, in deren Rahmen auch die rechtliche Bewilligungsfähigkeit des Vorhabens abschliessend geklärt wird (vgl. dazu oben Ziff. 1). Entsprechend steht seine tatsächliche Realisierung denn auch unter dem Vorbehalt einer rechtskräftigen Projektgenehmigung.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die H8 verbindet die Innerschwyz mit der Ausserschwyz und gilt somit als überregionale Hauptverbindungsstrasse zwischen Schwyz und Pfäffikon. Im Weiteren verbindet sie auch die Autobahnen A4 (Nationalstrasse N4) und A3 (Nationalstrasse N3) mit den entsprechenden (Halb-)Anschlüssen in Schwyz und Schindellegi.

3.2 Verkehrliche Belastung

Die durchschnittliche verkehrliche Belastung (DTV 2023) beträgt auf der vierspurigen Strassenanlage ca. 24 000 Fahrzeuge pro Tag und steigt stetig. Auch die tägliche Verkehrsstärke des Langsamverkehrs (Velo) nimmt weiter zu. Bei einer repräsentativen Kurzzeitmessung passierten im Mittel rund 330 Velos pro Tag die Messstellen (beide Fahrtrichtungen). Der Spitzenwert im Erhebungszeitraum lag bei rund 600 Fahrten pro Tag. Mit dem zunehmenden E-Bike-Boom dürfte sich der Anteil an Velofahrern weiter erhöhen.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die bestehende Strassenanlage befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Fünf der sechs grösseren Kunstbauten im Projektabschnitt sind in den letzten Jahren saniert worden bzw. befinden sich in einem guten bis annehmbaren Zustand. Bei der ersten Kunstbaute (Lehnenbrücke Biberbrugg) wurde der Zustand aufgrund der Hauptinspektion aus dem Jahr 2024 mit schlecht beurteilt. Unabhängig vom vorliegenden Projekt wird im Jahr 2027 eine umfassende Instandsetzung dieser Kunstbaute durchgeführt.

3.4 Ausnahmetransportroute

Der Projektabschnitt ist Bestandteil einer Ausnahmetransportroute des Typs III, bei welcher eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 4.50 m gefordert werden. Die Strasse kann mit einem Gesamtgewicht von bis zu 90 t respektive einer Achslast von 12 t befahren werden. Die bestehende Anlage erfüllt diese Anforderungen.

3.5 Situation Langsamverkehr

Velofahrer verkehren im Projektabschnitt in beide Fahrrichtungen jeweils auf einem an die rechte Fahrbahn angrenzenden, markierten Velostreifen. Weder die Breite der Velostreifen noch jene der Fahrbahnen für den MIV entsprechen den aktuellen Normvorgaben. Bedingt durch die grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen MIV und LV sowie die teilweise angrenzenden Stützkonstruktionen und Leiteinrichtungen besteht für den LV ein grosses Verkehrssicherheitsdefizit.

Für Fussgänger besteht zwischen Biberbrugg und dem Chaltenboden heute keine Verbindung. Ab dem Bahnhof Biberbrugg verläuft bergseitig und weit oberhalb der Strassenanlage und Bahnlinie lediglich ein Wanderweg.

3.6 Verkehrssicherheit

Anhand der Unfallstatistik wird ersichtlich, dass sich auf der vierspurigen Strassenanlage in den Jahren 2020 bis Ende 2024 insgesamt 22 registrierte Verkehrsunfälle ereigneten, wobei es sich in der Mehrzahl um Schleuder- oder Selbstunfälle (16) in der Chaltenbodenkurve handelt. Die restlichen Unfälle setzen sich aus Überhol-/Fahrstreifenwechselunfällen (4), Auffahrunfall (1) und Abbiegeunfall (1) zusammen. Aufgrund der relativ hohen Anzahl an punktuellen Verkehrsunfällen wird seit dem Jahr 2025, jeweils für die Wintermonate, im Bereich der Chaltenbodenkurve eine Temporeduktion von 60 km/h signalisiert.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehrt die Buslinie Nr. 507 (Bahnhof Biberbrugg – Chaltenboden) und bedient die beiden Haltestellen Zündi und Chaltenboden. Von Montag bis Samstag fährt der Bus im Stundentakt. An Sonntagen verkehrt im Projektabschnitt kein Bus.

3.8 Lärmschutz

Mit RRB Nr. 654 vom 2. September 2025 hat der Regierungsrat das Lärmsanierungsprojekt SZ-30 für den Abschnitt Biberbrugg bis Südportal Schindellegi, Feusisberg, genehmigt. Die Umsetzung der Lärmsanierungsmassnahmen ist abgeschlossen.

3.9 Schneekippstelle

In Fahrrichtung Schindellegi befindet sich unmittelbar nach der Lehenbrücke talseitig eine Schneeablagerungsstelle, die der Kanton bei Bedarf nutzt.

3.10 Umwelt

Die H8 liegt im Abschnitt zwischen Biberbrugg und Chaltenboden zum grössten Teil im BLN-Gebiet Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhronenkette und Schwantenau».

Ab Biberbrugg fliesst die Alp talseitig der bestehenden Strasseninfrastrukturanlage in Richtung Chaltenboden und mündet ausserhalb des Projektperimeters im Gebiet Dreiwässern in die Sihl. Die bestehende Strassenanlage befindet sich bereits heute teilweise im Gewässerraum.

Zudem überlagert der nördliche Teil des Projektperimeters den Wildtierkorridor SZ-01 von überregionaler Bedeutung.

4. Projektbeschrieb

4.1 Konzept des Projekts

Auf dem vierspurigen Abschnitt zwischen Biberbrugg und Chaltenboden soll der LV vollständig vom MIV getrennt werden. Dafür wird entlang der bestehenden Strassenanlage auf einer Länge von rund 1300 m eine eigenständige LV-Anlage erstellt. Durch den Wegfall der Velostreifen können die Fahrbahnen der bestehenden Strassenanlage normgerecht und im Hinblick auf den prognostizierten DTV 2040 von 28 500 Fahrzeugen entsprechend angepasst werden. In Biberbrugg sowie im Chaltenboden wird der LV wiederum an das bestehende LV-System angeschlossen. Die eigenständige LV-Anlage soll als Velo- und Gehweg künftig auch Fussgängern zur Verfügung stehen.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Linienführung / Querschnitt / Knoten

Die horizontale Linienführung der neuen LV-Anlage verläuft ab dem Sicherheitsstützpunkt in Biberbrugg bis kurz vor den Chaltenbodenrank talseitig, in einem funktional notwendigen Abstand zur bestehenden Strassenanlage. Sie bildet somit den Abschluss der gebündelten Infrastrukturanlagen zur Landschaft. Auf Höhe des bergseitigen Ausstellplatzes überquert die neue LV-Anlage die vierspurige Hauptstrasse und schliesst an die Industrieerschliessung (Chaltenbodenstrasse) an. Damit wird eine direkte Verbindung auf die weiterführende bestehende LV-Infrastruktur von und in Richtung Schindellegi sichergestellt. Die neue LV-Anlage wird topographisch bedingt über weite Strecken als Brücke ausgebildet.

Die vertikale Linienführung orientiert sich an der bestehenden Strassenanlage, wobei die neue LV-Anlage ab Projektperimeterbeginn in Biberbrugg bis auf Höhe des bergseitigen Ausstellplatzes leicht höher angeordnet ist. Von dort aus erfolgt eine Steigung (Rampe) von 6 %, um von der Tal- auf die Bergseite wechseln zu können. Nach der Überbrückung der bestehenden Strassenanlage verläuft die neue LV-Anlage hanglagig bis zum Anschluss an die Chaltenbodenstrasse mit einem Längsgefälle von 6 %.

Die Querschnittsbreite der neuen LV-Anlage beträgt 3.50 m und wird bei steil abfallendem Gelände mit Geländern von 1.30 m Höhe versehen. Beim Projektbeginn in Biberbrugg wird als Abschluss zur neuen LV-Verkehrsanlage, angrenzend an die Zubringerspur, zum Schutz der LV-Teilnehmer gegenüber dem MIV und als ästhetisches Element eine Abschlussmauer von 1.30 m Höhe erstellt.

4.2.2 Anschlüsse der neuen LV-Anlage an die bestehenden Infrastrukturen

Im Anschlussbereich Biberbrugg werden Velofahrer aus Richtung Rothenthurm auf einem Velostreifen am rechten Rand geführt. Dieser leitet sie entlang der Abbiegespur in Richtung Einsiedeln und führt weiter um den Parkplatz des Sicherheitsstützpunktes herum bis zur Querungsstelle mit einer Mittelschutzinsel. Im Bereich der Querungsstelle können Velofahrer, die in Richtung Chaltenboden/Schindellegi weiterfahren möchten, den indirekten Linksabbieger über die Querungsstelle benutzen. Ebenfalls möglich ist, auf dem Velostreifen weiter zum Kreisel Biberbrugg zu fahren und von dort aus in Richtung Einsiedeln, Chaltenboden oder wieder zurück in Richtung Rothenthurm zu gelangen.

Sowohl in Richtung Einsiedeln als auch aus der Gegenrichtung (Hauptstrasse Nr. 386) bestehen heute bis zum Kreisel Biberbrugg Velostreifen. Ab dem Kreisel Biberbrugg in Richtung Chaltenboden / Schindellegi werden die Velofahrer im Bereich des Sicherheitsstützpunktes auf einem Velostreifen bis zur neuen LV-Anlage geführt. Aus Richtung Chaltenboden werden die Velofahrer über

die Querungsstelle mit Mittelschutzinsel ebenfalls beim Sicherheitsstützpunkt ins bestehende Verkehrssystem eingeführt. Ab dem Kreisel Biberbrugg in Richtung Rothenthurm wird für den Veloverkehr durchgehend, bis nach der Beschleunigungsspur für den MIV, ein Velostreifen erstellt und an die bestehende Veloinfrastruktur (Velostreifen) angeschlossen.

Der Anschluss der neuen LV-Anlage im Bereich Chaltenboden erfolgt über die neue Überführung direkt an die bergseitig zur H8 verlaufende Chaltenbodenstrasse. Im Bereich dieses Anschlusses wird auf der Chaltenbodenstrasse für die Velofahrer eine Mittelschutzinsel erstellt. Diese dient einer sicheren Einleitung der Velofahrer in Richtung Schindellegi. Zudem markiert diese Insel den Beginn resp. das Ende eines neuen Mehrzweckstreifens, der bis in den Bereich des bestehenden Velo- und Gehwegs (Bereich Wildtierüberführung) in Richtung Schindellegi geführt wird. Weiterführend bis Schindellegi wird der LV künftig in beiden Richtungen auf dem bestehenden Velo- und Gehwegnetz geführt.

Für Fussgänger kann ab dem Bahnhof Biberbrugg über den neuen Velo- und Gehweg neu eine direkte Verbindung bis in den Chaltenboden angeboten werden.

4.2.3 Materialwahl

Gemäss Vorschlag des Wettbewerbssiegerprojektes bestehen alle Brücken aus wetterfestem Stahl. Dieser fügt sich mit seiner natürlichen, braunroten Oberfläche sehr gut in die Umgebung ein. Die Farbe des Stahls ist nicht homogen. Es gibt natürliche Farbverläufe, welche aus dem Herstellungsprozess rühren. Der Unterbau, die Widerlager und die Auskragungen bestehen aus schlichten, robusten und dauerhaft gestalteten Stahlbetonbauteilen. Aufgrund der geologischen Verhältnisse und des steil abfallenden Geländes werden diese Bauwerke mit Mikropfählen tiefenfundiert. Als Belagsoberfläche der neuen LV-Anlage kommt ein Dünnschichtbelag auf Epoxidharzbasis zum Einsatz, der zur Sicherstellung der Griffigkeit abgestreut wird. Das schlichte Geländer besteht, wie das Tragwerk, aus wetterfestem Stahl und wird seitlich montiert. Die Füllung besteht aus einem Netz aus Chromstahllitzen, welches auf einen Inoxstahlrahmen aufgespannt und aussenseitig zwischen die Pfosten montiert wird.

4.3 Gestaltung

Bei der Konstruktion wird auf eine möglichst zurückhaltende und dezente Gestaltung geachtet – nicht das Bauwerk soll inszeniert werden, vielmehr steht das Landschaftserlebnis im Vordergrund.

Die Brücken bestehen demnach baulich aus einem Minimum. Bei den Überbauten auf den Stützen handelt es sich um geschlossene Hohlkästen mit jeweils konstantem, trapezförmigem Querschnitt ohne jegliche Aufbordung als seitlicher Abschluss.

Die Stützen, abgestimmt auf die topographischen Verhältnisse, sind regelmässig angeordnet und sorgen für ein ruhiges, unaufgeregtes, aber trotzdem stimmiges Erscheinungsbild.

Eine Ausnahme bei den Spannweiten bildet die Engstelle bei der Lehnenbrücke Biberbrugg, wo der Knick der Alp sogar unter die Kantonsstrasse reicht und auf jegliche Abstützung verzichtet wird. Ohne den Querschnitt des Hohlkastens anzupassen, wird die Spannweite überwunden, indem die fehlenden Pfeiler mit einer Unterspannung ersetzt werden. Dieses äusserst effiziente statische System eignet sich für einzelne grosse Spannweiten und wurde insbesondere bei historischen Bahnbrücken oft eingesetzt.

Im Übrigen orientieren sich die Pfeilerabstände nach den maximalen Transportlängen der Stahlträger (jeweils ca. 30 m). Die Breite der schlichten Stahlbetonpfeiler mit Rechteckquerschnitt wurde minimiert und gewährleistet den Blick hindurch. Der geringfügige Anzug der Pfeiler sorgt

für eine zurückhaltende Erscheinung der Pfeiler, die unterschiedlich hoch aus dem Steilhang herauswachsen. Die hohen Pfeiler wirken so nicht zerbrechlich.
Die Geländer sind leicht gegen aussen geneigt. Damit wirken die Brücken breiter und auf Höhe der Velolenker wird mehr Platz geschaffen.

4.4 Brücken

Für die neue LV-Anlage werden insgesamt drei Brücken erstellt.

Die Brücke Biberbrugg erstreckt sich über eine gesamte Länge von ca. 385 m, wobei normalerweise Feldspannweiten von 25–30 m vorgesehen sind. Im Bereich der Alp wird mit einer Feldspannweite von 108 m der gesamte Bereich des Flusses überbrückt. Durch die Unterspannung können die Stützen ausserhalb des Uferbereiches der Alp angeordnet werden.

Die Brücke Mitte weist Feldspannweiten von 24–27 m auf und erstreckt sich über eine Länge von ca. 210 m.

Die Brücke Chaltenboden erhebt sich gegenüber den beiden anderen Brücken deutlich über das Trasse der Kantonsstrasse und quert diese schleifend in einem s-förmigen Schwung. Mit einer Länge von 155 m und Feldspannweiten von ca. 20–47 m ist sie die kürzeste Brückenkonstruktion.

Beim Projektbeginn beim Sicherheitsstützpunkt in Biberbrugg sowie zwischen den Brücken Mitte und Chaltenboden verläuft die neue LV-Anlage auf rund 50 bzw. 70 m ebenerdig auf dem bestehenden Terrain.

4.5 Naturgefahren

Die LV-Anlage befindet sich gemäss kantonaler Naturgefahrenkarte grösstenteils in den Gefährdungsbereichen Hochwasser/Murgang und/oder Rutschungen und Hangmuren. Durch intensive Niederschläge oder extreme Schneeschmelzen können solche Ereignisse ausgelöst werden. Im Allgemeinen gelten diese Arten von Gefährdungsbereichen im Strassenbau jedoch als akzeptiertes Risiko.

4.6 Entwässerungskonzept

Auf dem Trasse der LV-Anlage fällt kein belastetes Abwasser an. Das Oberflächenwasser darf ohne Behandlung direkt in die Alp oder über die Schulter entwässert werden. Nur im Bereich der Brücke Chaltenboden, die über die bestehende vierspurige Strassenanlage führt, wird das anfallende Regenwasser gesammelt und direkt dem Vorfluter zugeführt.

4.7 Landbedarf

Die neue LV-Anlage kommt zu einem wesentlichen Teil auf kantonseigenen Grundstücken zu liegen. Trotzdem müssen ca. 3800 m^2 Land erworben und für ca. 800 m^2 Dienstbarkeiten errichtet werden.

4.8 Umweltbelange

Auf Grundlage des Vorprojektes ist auch eine Untersuchung zur Umweltvereinbarkeit durchgeführt worden. In der Relevanzmatrix wurde festgehalten, welche Bereiche in der Realisierungs-

phase sowie in der Betriebsphase relevante Auswirkungen auf die Umwelt haben werden. Demgemäss sind in der Betriebsphase insbesondere die Umweltbereiche Landschaft, Wald und Entwässerung betroffen.

4.8.1 BLN-Gebiet

Das BLN-Gebiet Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhronenkette und Schwantenau» ist mit objektspezifischen Schutzzielen – wie das Verbot von Eingriffen in die Moränenlandschaft, das Verbot von Veränderungen der natürlichen dynamischen Flusslandschaften, das Verbot von Eingriffen bzw. Beeinträchtigungen der Silhouette der Höhronen und das Verbot von Eingriffen in die abgeschiedenen Waldgebiete – behaftet.
Dennoch können sich Anlagen bzw. darauf bezogene bauliche Massnahmen, die standortgebunden sind, eine nationale Bedeutung aufweisen und/oder ein bestehendes Verkehrssicherheitsdefizit beheben, als zulässig erweisen. Im vorliegenden Fall sind sowohl die Standortgebundenheit der geplanten LV-Anlage als Ergänzung zur bestehenden Hauptstrasse sowie wegen mangelnder umweltverträglicher Alternativen als auch deren Notwendigkeit zur Behebung eines erheblichen Verkehrssicherheitsdefizits klar zu bejahen. Das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705) respektive die daraus resultierenden Pflichten sprechen sodann auch für eine nationale Bedeutung des Vorhabens. Dies gilt vorliegend umso mehr, als die (hohe) Bedeutung der Hauptstrasse Nr. 8 in eidgenössischen Verordnungen, wie der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741 272) sowie der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel vom 7. November 2007 (MinVV, SR 725.116.21), noch zusätzlich explizit verankert ist.

4.8.2 Gewässerraum

Die neue LV-Anlage kommt teilweise im Gewässerraum der Alp zu liegen. Der Gewässerraum dient dazu, den Raumbedarf für die natürliche Funktion der Gewässer, den Schutz vor Hochwasser und die Gewässernutzung sicherzustellen. Im Gewässerraum dürfen grundsätzlich nur standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie öffentliche Weganlagen erstellt werden.

Diese Vorgaben dürften mit dem vorliegenden Projekt, das sich aufgrund seines Kontextes zur H8 und mangels alternativer Linienführungen gerade aus umwelttechnischen Gründen als standortgebunden erweist, gewahrt werden Dies gilt umso mehr, als zwischen der Gerinnesohle der Alp und der neuen LV-Anlage ein Höhenunterschied von mehr als 10 m besteht und andererseits die Widerlager deutlich ausser- und oberhalb des Flussbetts angeordnet sind. Sodann liegt die LV-Anlage als öffentliche Fuss- und Veloweganlage vor dem Hintergrund der aktuell ungenügenden Situation und den Vorgaben der Veloweggesetzgebung klarerweise im öffentlichen Interesse.

4.8.3 Wildtierkorridor

Durch die Erstellung des Velo- und Gehwegs müssen am Konzept des bestehenden Wildtierkorridors keine Veränderungen vorgenommen werden. Einzig der talseitige Wildtierzaun entlang der H8 – dort, wo keine Brückenkonstruktionen erstellt werden – muss um den Querschnitt der neuen LV-Anlage in Richtung Alp verschoben werden. Im Weiteren werden beim neuen Velo- und Gehweg die Widerlager der Brückenkonstruktionen ungefähr dort zu liegen kommen, wo sich bereits die Widerlagerkonstruktionen der bestehenden H8 befinden. Das bedeutet, dass sich in Sachen Wildtierkorridor in diesen Bereichen gegenüber dem heutigen Zustand nichts wesentlich ändert.

4.8.4 Wald

Für die Umsetzung des Projekts wird eine definitive Rodung von ca. 2550 m^2 Wald sowie eine temporäre Rodung von ca. 3150 m^2 Wald erforderlich sein. Für die definitiv gerodete Fläche

muss Ersatz geleistet werden. Die temporär gerodeten Flächen werden vor Ort wieder aufgeforstet. Das Rodungsgesuch ist im Rahmen des Bauprojektes auszuarbeiten und von den zuständigen Stellen bewilligen zu lassen.

4.8.5 Abwasser

Das anfallende Regenwasser der neuen LV-Anlage ist nicht belastet und kann deshalb über die Schulter oder direkt in den Vorfluter abgeführt werden.

4.9 Interessenabwägung

Bei der gewählten Linienführung des Velo- und Gehwegs stehen sich verschiedene im eidgenössischen und kantonalen Recht verankerte und teils gleichwertige Aufträge und Schutzziele gegenüber. Um die einschlägigen gesetzlichen Vorgaben bzw. die daraus resultierenden Handlungsfelder aufeinander abzustimmen, wurde, wie in solchen Fällen üblich, eine Interessenabwägung durchgeführt und in einem Bericht abgefasst. Darin wird das umfassende Variantenstudium mit den gesetzlichen Vorgaben aus der Veloweg- und Strassengesetzgebung sowie jenen hinsichtlich des Gewässerraums sowie der weiteren Umweltbereiche wie Wald- und Landschaftsschutz, Ufervegetation und Wildtierschutz einer integralen und aufeinander abgestimmten Betrachtung unterzogen.

Nach sorgfältiger Abwägung aller relevanten Aspekte gelangt der Bericht der Umweltfachspezialisten vom 18. Februar 2026 zum Schluss, dass die vorliegende Linienwahl der LV-Anlage insgesamt die verträglichste ist. Zusammenfassend ist dem Bericht folgende Schlussfolgerung zu entnehmen:

«Bei einer Realisierung der Langsamverkehrsführung zwischen der Kantonsstrasse und der Alp, wofür die Standortgebundenheit durch das umfassende Variantenstudium und die juristischen Grundsätze aus dem Veloweggesetz und dem StraG gegeben ist, stehen dem Schutz des Gewässerraums demnach die Gesamtheit der Schutzinteressen aus den Umweltbereichen Wald, Landschaftsschutz (BLN-Gebiet), Ufervegetation und Wildtierschutz entgegen. Dabei ist der Schutzstatus der Ufervegetation und des BLN-Gebiets mindestens gleich hoch zu werten wie die Schutzziele des Gewässerraums (BAFU 2024). Weiter ist festzuhalten, dass der Gewässerraum des Westufers an der Engstelle schon durch grobe bauliche Eingriffe gestört ist, während sich das Ostufer in einem naturbelassenen Zustand befindet. Die Realisierung einer separaten Langsamverkehrsführung talseits zur Kantonsstrasse ist zudem die einzige Möglichkeit, die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erheblich zu verbessern, was auch für den MIV eine Verbesserung in Bezug auf die Sicherheit mit sich bringt. Aufgrund der Abwägung dieser Aspekte wird befunden, dass die Option einer zweifachen Querung der Alp zur Vermeidung der Längsüberdeckung aus gesamtheitlicher umwelttechnischer und -rechtlicher Perspektive trotz dem geringeren Raumanspruch im Gewässerraum und der Reduzierung der Fliessgewässerüberdeckung nicht zu empfehlen ist und an der vorgeschlagenen Streckenführung mit Längsüberdeckung festzuhalten ist. Die abschliessende Beurteilung obliegt jedoch den jeweiligen Fachstellen.»

Die Interessenabwägung der Umweltfachspezialisten wurde dem kantonalen Umweltdepartement zur Beurteilung zugestellt. Auch dieses hält fest, dass die vorliegende Linienwahl mit Blick auf die Schonung der Umweltschutzinteressen die beste Lösung darstellt.

4.10 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauzeit für das gesamte Projekt wird rund zwei Jahre betragen. Der genaue Bauablauf, die entsprechenden Bauphasen sowie die temporären Verkehrsführungen werden mit dem Bau- und Ausführungsprojekt respektive in Zusammenarbeit mit den involvierten Unternehmungen ausgearbeitet.

5. Expertenbericht

Mit Blick auf die Komplexität und hohen Kosten wurde das vorliegende, nach Abschluss des Wettbewerbverfahrens weiterentwickelte Projekt für eine Aussenansicht Prof. Dr. Walter Kaufmann, ordentlicher Professor für Baustatik und Konstruktion (Massiv- und Brückenbau) an der ETH Zürich, zur Beurteilung vorgelegt. In seinem Bericht vom 22. Mai 2026 wurden die Variantenwahl, die Aspekte der Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen, der Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmer sowie die Investitionskosten nochmals überprüft.

Die Anbindung an die bestehende Infrastrukturanlage im Bereich Chaltenboden wird als attraktiv und gegenüber der Wettbewerbsidee als klar verbessert bezeichnet. Der Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer wird als relevant und somit positiv bewertet. Auch die veranschlagten Kosten werden als realistisch und plausibel sowie im Vergleich zum ursprünglichen Wettbewerbsprojekt nachvollziehbar eingeordnet.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Kostenvoranschlag

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

Auf Preisbasis Januar 2024 (Genauigkeit ± 20 %) ergibt sich folgende Kostenschätzung:

A)	Bauhauptarbeiten	Fr.	22 500 000.--
B)	Baunebenarbeiten	Fr.	2 100 000.--
C)	Dienstleistungen	Fr.	4 900 000.--
	Total Baukosten	Fr.	29 500 000.--
D)	Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	500 000.--
+	Offene Reserve (ca. 20 % der Baukosten)	Fr.	6 000 000.--
	Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr.	36 000 000.--

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 Planungskosten des Kantons (inkl. Projektwettbewerbskosten) eingerechnet.

Aufgrund der Tatsache, dass die Kostenschätzung auf Vorprojektstufe gemäss üblichen Anforderungen eine Genauigkeit von ± 20 % aufzuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird eine offene Reserve von 20 % der Baukosten ausgewiesen. Da bislang auch noch keine konkreten Landerwerbsverhandlungen geführt wurden, wurde auch die Kostenschätzung betreffend Landerwerb bzw. Entschädigungen (Position D) in die Reserveberechnung miteinbezogen.

6.2 Land-/Rechtserwerb

Bislang wurden noch keine konkreten Verhandlungen für den erforderlichen Land-/Rechtserwerb durchgeführt. Jedoch sind alle vom Projekt betroffenen Grundeigentümer, Baurechtsnehmer und Anstösser bereits persönlich über das Projekt informiert worden, wobei sie sich grundsätzlich positiv dazu geäussert haben.

In der Kostenschätzung sind nebst den Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren etc.) und bauliche Folgekosten enthalten.

6.3 Finanzierung

6.3.1 Bundesbeiträge

Für das Vorhaben können neben den jährlichen Pauschalbeiträgen für die Hauptstrasse Nr. 8 keine weiteren, projektbezogenen Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Auch aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes gibt es keine Beiträge.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).

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

6.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Gesamtkosten von 36 Mio. Franken gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung.

6.3.4 Finanzierbarkeit

Im Rahmen der dem Kantonsrat vorgelegten Gesamtschau zum Strassenwesen bzw. insbesondere zu verschiedenen Grossprojekten (RRB Nr. 158/2021) hat sich der Regierungsrat auch mit deren Finanzierung auseinandergesetzt. Sodann erfolgt die Beurteilung der Finanzierbarkeit der geplanten Unterhalts- und Investitionsprojekte fortlaufend im Kontext des Strassenprogramms. Spezifisch beleuchtet wurde bzw. wird dieser Punkt sodann bei der Ausgabenbewilligung für die Planung und Realisierung des Zubringers Freienbach (RRB Nr. 200/2025, Ziff. 4.3.4) und nunmehr bei jener für die Projektierung des Zubringers Siebnen (RRB Nr. 606/2026, Ziff. 5.2.4). Es kann hier auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden.

Da es sich im vorliegenden Fall um eine (zukünftig) im kantonalen Velowegnetzplan festgelegte Alltagsroute handelt, werden die Kosten für das Projekt über die Spezialfinanzierung des Strassenwesens (§ 50 StraG) getragen (§ 17 Abs. 1 des Kantonalen Gesetzes über Velowege vom 25. Oktober 2023 [KVWG, SRSZ 444.100]).

6.3.5 Abrechnung der Ausgabenbewilligung

Die Ausgabenbewilligung ist abzurechnen, sobald das Vorhaben abgeschlossen ist und die Beiträge Dritter im Wesentlichen eingegangen sind. 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]).

6.4 Folgekosten

Mit dem Bauprojekt wird die (Langsam-)Verkehrsfläche um ca. 4500 m^2 zunehmen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 23 000.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter).

Für den künftigen baulichen Unterhalt ist langfristig, entsprechend der Nutzungsdauer der Anlagebauteile, mit durchschnittlichen jährlichen Kosten von ca. 1.5 % des Anlagewertes bzw. der Investitionskosten zu rechnen.

6.5 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 5010.447 (Investitionsrechnung) belastet.

7. Auswirkungen

7.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden, wobei insbesondere das Projektgenehmigungsverfahren je nach Verlauf mehr oder weniger aufwändig sein wird.

7.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden im Rahmen eines Umweltvereinbarkeitsberichtes abgehandelt und im Rahmen einer amtsinternen Vorprüfung abgeklärt. Die einschlägigen Umweltbestimmungen sind einzuhalten.

7.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft, Wirtschaft, Bezirke und Gemeinden

Sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen sowie Langsamverkehrsanlagen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Bau der Langsamverkehrsführung Biberbrugg bis Chaltenboden, Feusisberg, wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – insbesondere der Langsamverkehrsteilnehmer – massiv erhöht. Der Bau einer sicheren LV-Anlage ist ein mehrjähriger Wunsch der umliegenden Gemeinden und stellt eine zukunftsgerichtete Lösung für diesen wichtigen Strassenabschnitt dar.

8. Verfahren und Termine

Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat kann vorbehältlich eines Referendums mit der Ausarbeitung des Bauprojektes (inkl. Raumausscheidung und Land-/Rechtserwerb) begonnen werden.

Der weitere Projektablauf sieht im Idealfall somit wie folgt aus, wobei dieser nebst den üblichen Unwägbarkeiten der Verfahren eventuell auch noch vom Fortschritt der Arbeiten beim Doppelspurausbau der SOB abhängig ist:

– Ausgabenbewilligung Kantonsrat	3. Quartal 2026
– Ausarbeitung Bauprojekt	2027
– Öffentliche Projektauflage	Anfang 2028
– Projektgenehmigung Regierungsrat (inkl. Behandlung allfälliger Einsprachen)	Mitte 2028
– Baubeginn	ca. 1 Jahr nach Vorliegen der rechtskräftigen Projektgenehmigung
– Abschluss der Hauptarbeiten / Eröffnung	ca. 2 Jahre nach Baubeginn

Dieser Ablauf setzt voraus, dass für den Landerwerb und die Projektgenehmigung keine langwierigen Einsprache- und Gerichtsverfahren durchgeführt werden müssen und dass das Projekt ohne zusätzliche Behinderungen von weiteren Vorhaben, wie zum Beispiel dem SOB-Doppelspurausbau, ausgeführt werden kann.

9. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

9.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Im vorliegenden Projekt wird mit Investitionskosten von 36 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.

9.2 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).

10. Zusammenfassende Würdigung

Die H8 ist die einzige leistungsfähige Strassenverbindung zwischen Inner- und Ausserschwyz und darüber hinaus auch eine wichtige nationale Verbindungsachse. Mit den sich aktuell in der Umsetzung befindlichen Sanierungs- und Ausbauprojekten zwischen Lustenau und Biberegg sowie der dritten Altmatt Nord und Biberbrugg wird die H8 (mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Rothenthurm sowie vorbehältlich der alternativen Führung durch Schindellegi abseits der Hauptstrasse) zwischen Schwyz und Pfäffikon künftig über eine durchgängige Veloführung verfügen. Im Abschnitt zwischen Biberbrugg und Chaltenboden weist diese aber grosse (Sicherheits-)Defizite auf.

Damit in Zusammenhang steht im Weiteren, dass auch die Fahrspuren (Überholspuren) für den MIV zu geringe Breiten aufweisen.

Diese ungenügende Situation für den Langsamverkehr ist inzwischen seit vielen Jahren Gegenstand verschiedener Diskussionen sowie entsprechender Abklärungen und Planungen. Auch wurden im Kantonsrat bereits mehrere Vorstösse eingereicht, die sich mit der Situation befassten und eine Verbesserung forderten.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass das nun vorliegende Projekt mit veranschlagten Kosten von 30 Mio. Franken sowie zusätzlicher Einrechnung einer (phasenbedingten) Reserve von 6 Mio. Franken kostenintensiv ist. Gestützt auf die umfangreichen Untersuchungen und Variantenstudien hat sich aber ergeben, dass einzig ein Projekt mit einem von der Strassenanlage abgetrennten und talseitig angeordneten Velo- und Gehweg realistische Umsetzungschancen hat (wobei aber auch für dieses die Erlangung einer rechtskräftigen Projektgenehmigung vorbehalten bleibt). Weder eine Anordnung neben der Gleisanlage der SOB noch eine solche an die bestehende Strassenanlage erweisen sich als (vernünftig) realisierbar. Und auch ein Spurabbau bzw. eine entsprechende, dynamische Verkehrsführung und -lenkung sind aus Kapazitäts- und technischen Gründen vorliegend nicht ratsam.

Mit der vorgesehenen Breite von 3.50 m bewegt sich der geplante, in beide Fahrt- und Gehrichtungen benutzbare Velo- und Gehweg zudem am unteren Rand der erforderlichen Breiten und stellt damit keine überdimensionierte Lösung dar. Deren aufwändige Konstruktion und Materialisierung sodann ist, wie oben dargelegt, auf die räumlichen und topografischen sowie natur- und umweltschutzrechtlichen Gegebenheiten zurückzuführen.

All die genannten Umstände und Herausforderungen werden sich in Zukunft eher noch verstärken als entschärfen. Erfahrungsgemäss muss daher auch etwa davon ausgegangen werden, dass ein weiterer Projektaufschub dereinst zu einem noch grösseren Finanzbedarf führen würde. Schliesslich sind in der Spezialfinanzierung Strassenbau mit einem Guthaben von derzeit knapp 300 Mio. Franken momentan auch die erforderlichen Mittel vorhanden, um die bestehende, sicherheitsrelevante Lücke in der Langsamverkehrsverbindung zwischen Inner- und Ausserschwyz nach 17 Jahren der Vorabklärung, Evaluation und Planung jetzt konkret und mit einer zukunftsträchtigen Lösung anzugehen. Auch dann werden die weiteren anstehenden Planungsarbeiten und Bewilligungsverfahren sowie die eigentliche Realisierung aber nochmals einiges an Zeit beanspruchen.

Beschluss des Regierungsrates

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

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Bezirksrat Einsiedeln; Gemeinderat Feusisberg.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Regierungsrat Kanton Schwyz

Sandro Patierno
Landammann

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber