

Beschluss Nr. 200/2025

Schwyz, 11. März 2025 / jh

Planung und Realisierung des Zubringers Freienbach

Ausgabenbewilligung und Strassenträgerschaftsänderungen

1. Übersicht

Der gesamte Bezirk Höfe und insbesondere die Dorfkerne von Pfäffikon und Wollerau leiden unter teils hohen Verkehrsbelastungen. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2004 ein gemeindeübergreifendes Massnahmenpaket mit dem Hauptziel der Entlastung der Dorfkerne in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dieser Eintrag beinhaltet u. a. den Ausbau des Autobahnanschlusses A3 Schindellegi (vormals Halten) mit einem Zubringer nach Freienbach. Der Kanton trieb die Planung des Zubringers Freienbach voran und beantragte auf Basis eines Zweckmässigkeitsberichts 2012 beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) den Ausbau des Halbanschlusses Schindellegi zu einem Vollanschluss (RRB Nr. 1109/2012).

Die Zuständigkeit für den Ausbau des Autobahnanschlusses liegt beim ASTRA. Dieses überarbeitet derzeit das im Jahr 2016 gestartete Generelle Projekt, erwartet vom Kanton Schwyz jedoch ein grundlegendes Bekenntnis zur Realisierung des Autobahnzubringers vor Einreichung des Generellen Projekts beim Bundesrat. Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung soll dieses Bekenntnis final abgegeben werden.

Für die Planung und Realisierung des erforderlichen neuen Zubringers zum Autobahnvollanschluss (Zubringer Freienbach) zeichnet der Kanton verantwortlich. Diese rund 1.2 km lange Verbindungsstrecke zwischen dem Autobahnanschluss und der bestehenden Wilenstrasse im Gebiet Chrummen soll mehrheitlich unterirdisch in einem Tagbautunnel geführt werden.

Um mit Blick auf die Kostengrösse sowie die Abhängigkeiten zum Projekt «Ausbau Autobahnanschluss Schindellegi» des ASTRA frühzeitig die erforderliche Planungssicherheit zu erlangen, wird die Ausgabenbewilligung auf Basis des Vorprojekts (Kostengenauigkeit $\pm 20\%$, Preisbasis März 2023) vorgelegt. Inklusive der demzufolge notwendigen Reserve von 31.5 Mio. Franken beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat für die Planung und Realisierung des Zubringers Freienbach somit eine Ausgabenbewilligung von 189 Mio. Franken.

Nach Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und gegebenenfalls deren Genehmigung durch die Stimmberechtigten werden als nächste Schritte das eigentliche Bauprojekt inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und die notwendige Raumausscheidung erarbeitet sowie der erforderliche Land- und Rechtserwerb getätigt. Das Bauvorhaben wird später zeitgleich mit dem ASTRA-Projekt öffentlich aufgelegt. Da das Kantonsstrassenprojekt «Zubringer Freienbach» direkt vom Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi abhängig ist, kann das Gesamtvorhaben erst und nur realisiert werden, wenn für beide Teilprojekte eine rechtsgültige Genehmigung vorliegt.

Mit der Realisierung des Zubringers Freienbach wird die Strassenhierarchie neu geordnet. So soll die Schindellegistrasse (heutige Hauptstrasse Nr. 8 [H8]) im Abschnitt zwischen dem neuen Kreisel des künftigen Autobahnanschlusses und der Löwenkreuzung neu in der Trägerschaft der Gemeinde Freienbach figurieren. Im Gegenzug soll der Kanton im Abschnitt zwischen dem neuen Kreisel des künftigen Autobahnzubringers und dem (bestehenden) Kreisel Freienbach künftig Träger der Wilen-/Wolleraustrasse (heutige Gemeindestrasse) sein. Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden dem Kantonsrat auch diese Strassenträgerschaftsänderungen zur Beschlussfassung vorgelegt.

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 drei Höfner Gemeinden Wollerau, Freienbach und Feusisberg sind, hauptsächlich in Lastrichtung von und nach Zürich, heute primär über die Autobahnvollanschlüsse Richterswil, Wollerau und Pfäffikon sowie den Halbananschluss Schindellegi an die Autobahn A3 angebunden. Da insbesondere die Dorfkerne von Pfäffikon und Wollerau teils unter hohen Verkehrsbelastungen leiden, wurde im Jahr 2004 ein gemeindeübergreifendes Massnahmenpaket mit dem Hauptziel der Entlastung der Dorfkerne in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dieser Eintrag beinhaltet unter anderem den Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi mit einem neuen Zubringer nach Freienbach.

Auf Basis der Zweckmässigkeitsbeurteilung und eines Mitwirkungsprozesses wurde durch den Kanton in den Jahren 2014–2016 ein Vorprojekt für den Autobahnzubringer mit offener Linienführung ausgearbeitet. Der zugehörige kantonale Nutzungsplan wurde im Jahr 2017 öffentlich aufgelegt. Als Folge davon wurde im Jahr 2018 auf Gemeindeebene eine Pluralinitiative mit dem Auftrag, einen Planungskredit zur Planung und Realisierung einer Tunnelvariante vorzulegen, eingereicht. Im Januar 2021 hiess das Bundesgericht letztinstanzlich die gegen den kantonalen Nutzungsplan erhobenen Beschwerden gut und hob diesen auf.

Gestützt auf die beschlossene Vorwärtsstrategie bei kantonalen Strassenbaugrossprojekten (RRB Nr. 158/2021) entschied der Regierungsrat im Juni 2022, das Projekt im Rahmen seiner Wiederaufnahme als vollständiges Kantonsstrassenprojekt in Tiefenlage mit Tagbautunnel weiterzuverfolgen (Variante «Kanton tief»; RRB Nr. 534/2022). Dies, weil er eine kostenmässig zwar günstigere offene Linienführung im fraglichen, noch weitgehend unverbauten Gebiet und damit eine (weitere) Zerschneidung der Landschaft mit entsprechendem Kulturlandverlust im vom Infrastrukturdruck bereits stark betroffenen Bezirk Höfe politisch kaum als gewollt und mehrheitsfähig einstufte.

Der Gemeinderat Freienbach hat diesen Variantenentscheid mit Beschluss vom 18. August 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen und dem Baudepartement seine Unterstützung im Rahmen der weiteren Arbeiten zugesichert. Als Folge davon wurde im November 2022 die erwähnte kommunale Volksinitiative zurückgezogen.

Da es sich aufgrund der vorgenannten Entscheide neu um ein reines Kantonsstrassenprojekt handelt, wurde mit Start des Vorprojekts (Tagbautunnel) das Projekt in «Zubringer Freienbach» umbenannt.

Die Wilen-/Wolleraustrasse ist aktuell eine Gemeindestrasse und weist diverse Defizite auf, welche bei einer weiteren Verkehrszunahme noch gravierender würden. So war bereits bei der Erarbeitung des Vorprojekts für die offene Linienführung des Autobahnzubringers geplant, diese Strasse zu einer Hauptverkehrsstrasse (HVS) auszubauen.

Da der Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi zum Vollanschluss zu deutlichem Mehrverkehr auf der Schindellegistrasse (inskünftig eine Gemeindestrasse) führen würde, beinhaltet das vorliegende Projekt auch flankierende Massnahmen (FlaMas), welche den Verkehr hauptsächlich auf das Kantonsstrassennetz leiten sollen.

2.2 Umfeld des Projekts

Für Ausbauprojekte von Autobahnen bzw. Autobahnanschlüssen wird der Grundsatzentscheid betreffend Planung und Realisierung (inklusive Kostenrahmen) vom Bundesrat auf Basis eines Generellen Projekts (GP) gefällt. Das Verfahren richtet sich nach der Nationalstrassengesetzgebung. Das ASTRA erwartet vor der Einreichung des Generellen Projekts beim Bundesrat vom Kanton Schwyz ein grundlegendes Bekenntnis zur Realisierung des neuen Autobahnzubringers. Da das vorliegende Vorprojekt für den Zubringer Freienbach eine mindestens gleichwertige Planungstiefe aufweist wie das Generelle Projekt nach ASTRA-Terminologie, wird die Ausgabenbewilligung für die Planung und Realisierung des Zubringers auf der Basis dieses Vorprojekts beantragt.

Zudem soll mit der Ausgabenbewilligung in einem frühen Zeitpunkt, bevor umfangreiche Untersuchungs- und Planungskosten verursacht werden, die (politische) Gewissheit geschaffen werden, dass das Projekt tatsächlich realisiert werden soll. Im Rahmen seiner Vorwärtsstrategie zu Strassenbaugrossprojekten (RRB Nr. 158/2021) hatte der Regierungsrat beschlossen, namentlich beim Zubringer Freienbach im Rahmen der zur Diskussion stehenden Projektvarianten auch Tunnelösungen ergebnisoffen weiterzuverfolgen, ohne dafür weiterhin eine Beteiligung der betroffenen Gemeinwesen an den Mehrkosten vorauszusetzen. Dieses beabsichtigte Vorgehen ist nun im konkreten Fall zu bestätigen.

Das ASTRA hat das seitens Kanton geplante Projekt und Vorgehen mit Schreiben vom 17. Februar 2025 nochmals zustimmend zur Kenntnis genommen.

2.3 Autobahnanschluss Schindellegi

Das ASTRA-Projekt umfasst den Bau der neuen Autobahneinfahrt und -ausfahrt von bzw. nach Wollerau / Zürich, die Anpassung der bestehenden Rampen für die Autobahneinfahrt und -ausfahrt von bzw. nach Pfäffikon / Sargans, zwei Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) für die Anbindung dieser vier Rampen an die Schindellegistrasse sowie einen neuen Kreisel für die sichere und leistungsfähige Anbindung des neuen Zubringers Freienbach an den Vollanschluss. Für einen optimalen Verkehrsfluss wird der Verkehr vom Zubringer in Fahrtrichtung Zürich mit einem Bypass am Kreisel vorbeigeführt. Im Rahmen des Ausbaus wird vom ASTRA auch die Langsamverkehrsführung im Bereich des Autobahnanschlusses verbessert. Auf der Westseite wird die Verflechtungsstrecke der neuen Autobahneinfahrt und -ausfahrt von bzw. nach Zürich über die Raststätte Fuchsberg hinausgezogen, damit die Zu- und Wegfahrt zur Raststätte Fuchsberg auch weiterhin gewährleistet bleibt.

2.4 Verkehrsbelastungen

Infolge der generellen Verkehrsentwicklung in der Schweiz und insbesondere auch durch die überdurchschnittliche Siedlungsentwicklung in der Ausserschwyz wird die Verkehrsbelastung auf den drei Autobahnanschlüssen im Bezirk Höfe sowie auch auf dem regionalen und lokalen Strassennetz weiter zunehmen.

So benutzen bereits heute täglich etwa 15 000 Fahrzeuge den Autobahnhalbanschluss Schindellegi. Beim Autobahnanschluss Pfäffikon sind es rund 39 200 Fahrzeuge und beim Autobahnanschluss Wollerau ca. 14 500 Fahrzeuge (alle Zahlen abgeleitet aus dem kant. Verkehrsmodell KVM-SZ und Verkehrszahlen DTV 2023).

Auf dem lokalen Strassennetz bewegen sich gemäss den Verkehrszahlen DTV 2023 und 2024 täglich rund 18 000 Fahrzeuge auf der Churerstrasse durch das Dorf Pfäffikon sowie auf der H8 zwischen First und Autobahnanschluss Schindellegi. Auf der Schindellegistrasse zwischen Autobahnanschluss und Löwenkreuzung sind es rund 9000 Fahrzeuge pro Tag. Auf der Verbindungsstrasse Freienbach – Wollerau beträgt die durchschnittliche Verkehrsbelastung rund 5000 Fahrzeuge pro Tag (Wolleraustrasse innerorts) bzw. 6600 bis 7000 (Ortseingang Wilen).

Für die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung nach Inbetriebnahme der geplanten Strassenausbauten wurde in Absprache mit dem ASTRA der Zeithorizont 2040 gewählt. Ohne jegliche Anpassungen am derzeitigen Netz, also ohne das vorliegende Gesamtprojekt mit neuem Autobahnvollanschluss und –zubringer, wäre auf der Schindellegistrasse – je nach Abschnitt – gegenüber heute eine Verkehrszunahme von etwa 20 bis 30 % zu erwarten. Mit der Realisierung des Gesamtprojekts inklusive FlaMas kann auf der Schindellegistrasse die Verkehrsbelastung selbst bei zukünftiger Entwicklung des Siedlungsgebiets entlang der Strasse ungefähr im heutigen Rahmen gehalten werden. Ohne FlaMas wäre auf der Schindellegistrasse hingegen mit einer Verkehrszunahme von 40 bis 80 % zu rechnen.

Da der Zubringer eine gewisse Verkehrsverlagerung herbeiführt, ist gemäss Prognose auf der Wilen-/Wolleraustrasse eine Verkehrszunahme von – je nach Abschnitt – etwa 15 bis 35 % zu erwarten. Weiter kann aus der Prognose entnommen werden, dass der Vollanschluss Schindellegi mit Zubringer Freienbach die Autobahnanschlüsse Wollerau und Pfäffikon entlasten wird bzw. zumindest die Zunahme vermindert.

3. Projektbeschreibung

3.1 Konzept des Projekts

Der Bau eines leistungsfähigen Autobahnzubringers durch den Kanton und der gleichzeitige Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi durch das ASTRA verbessern den Verkehrsfluss auf dem lokalen Strassennetz und entlasten auch die benachbarten Autobahnanschlüsse Wollerau und Pfäffikon. Das Siedlungsgebiet von Freienbach und Wilen sowie das Industriegebiet Schwerzi erhalten eine direkte Anbindung an die Autobahn A3. Der Verkehr wird auf dem kürzesten Weg auf die Autobahn geführt, was das lokale Strassennetz und insbesondere die Ortsteile Pfäffikon und Wilen wie auch das Zentrum von Wollerau entlastet.

Das Kantonsstrassenprojekt «Zubringer Freienbach» umfasst folgende drei Projektteile:

1. Neubaustrecke mit Tagbautunnel;
2. Ausbaustrecke Wilen-/Wolleraustrasse;
3. flankierende Massnahmen auf der Schindellegi- sowie der Leutschenstrasse (inklusive Sanierung der Schindellegistrasse).

3.2 Baulicher Beschrieb

3.2.1 Neubaustrecke mit Tagbautunnel

Die Neubaustrecke des Zubringers Freienbach beträgt 1.2 km, wovon der Tagbautunnel ca. 900 m ausmacht und wie die beidseitig an den Tunnel anschliessenden offenen Streckenabschnitte Ost und West mit zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3.70 m im Gegenverkehr bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h betrieben wird. Aufgrund der Topografie weist der Tagbautunnel teilweise eine Steigung von 7 % auf. Der Tagbautunnel wird als biegesteifes Rechteckprofil ausgebildet. Das Profil wurde so gewählt, dass der komplette Strassenoberbau (Belag inklusive Foundation) im Tunnel eingebaut werden kann und beidseitig der Fahrbahn ein Bankett von mindestens 1.20 m Breite für Entwässerungs- und Werkleitungen sowie als Fluchtweg zur Verfügung steht.

Vor beiden Portalen sowie im oberen Drittelpunkt des Tunnels sind Ausstellbuchten angeordnet. Innerhalb des Tagbautunnels befinden sich in regelmässigen Abständen Notausgänge (Fluchttüren), über welche man in den parallel zum Tunnel verlaufenden Fluchtwegkanal und über das Ost- bzw. Westportal ins Freie gelangt. Der Fluchtwegkanal ist über die beiden Portalzentralen für kleine Unterhaltsfahrzeuge befahrbar. Auf eine Betriebslüftung des Fahrraums kann verzichtet werden, da aufgrund des beträchtlichen Längsgefälles die Abstände zwischen den Notausgängen verkürzt wurden. Zur Gewährleistung der Rettungswege ist der Fluchtwegkanal hingegen mechanisch zu belüften.

Bei der Linienführung der Neubaustrecke wurde auf eine optimale Einordnung in das bestehende Gelände und in das Landschaftsbild geachtet. Die Geländemodellierung für die Wiedereindeckung des Tagbautunnels wurde dabei möglichst gering gehalten und die Portalbauwerke in das Gelände integriert. Die landwirtschaftliche Nutzung wird nach dem Bau wieder möglich sein und die temporär gerodeten Waldflächen werden wieder aufgeforstet.

Der Tunnel kommt auf der gesamten Länge in der unteren Süsswassermolasse (Festgestein) zu liegen. Die geologischen Erkundungsbohrungen vom Frühling 2023 zeigten jedoch, dass der Fels bis auf Tiefe der Tunnelsohle sehr stark bis vollständig verwittert ist und zudem eine ungünstige Schichtung aufweist. Deshalb muss die offene Baugrube mit einem aufwändigen Baugrubenabschluss (rückverankerte Nagelwand) ausgeführt werden. Um einen zu hohen Wasserdruck auf den Baugrubenabschluss zu verhindern, muss dieser durch Drainagebohrungen entwässert und das gefasste Wasser talseitig wieder an den Baugrund abgegeben werden.

Auf der Neubaustrecke sind der Langsamverkehr wie auch der landwirtschaftliche Verkehr (< 40 km/h) nicht zugelassen.

3.2.2 Ausbaustrecke Wilen-/Wolleraustrasse

Da der Autobahnzubringer mehr Verkehr auf die Wilen-/Wolleraustrasse bringt, wird die heutige Verbindungsstrasse auf dem Abschnitt zwischen dem Anschluss an den neuen Zubringer und dem Kreisel Freienbach zu einer Hauptverkehrsstrasse mit Langsamverkehrselementen ausgebaut. Die Projektierungs- und Ausbaugeschwindigkeit der Wilen-/Wolleraustrasse bleibt im Vergleich zum aktuellen Zustand unverändert und beträgt 60 km/h (ausserorts) bzw. 50 km/h (innerorts). Der Anschluss an die Neubaustrecke des Zubringers erfolgt mittels Kreisel westlich der Sportanlage Chrummen.

Für den Langsamverkehr sind beidseitige Velostreifen sowie ein einseitiger Gehweg (bzw. abschnittsweise ein kombinierter Velo-/Gehweg) vorgesehen. Um einen sicheren Schulweg vom und zum Schulhaus Schwerzi zu ermöglichen, wird ab der Unterführung Gehren bis zum Velounterstand des Schulhauses der südseitige Gehweg auf 3.00 m verbreitert und mit «Velo gestattet»

signalisiert. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Wolleraustrasse innerorts erlaubt es, diesen Strassenabschnitt als Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen auszubilden.

Innerhalb des Ausbauperimeters der Wilen- und Wolleraustrasse befinden sich die Bushaltestellen Chrummen, welche aufgrund des Strassenausbaus mit durchgehenden Velostreifen an leicht geänderter Lage (Fahrtrichtung West) bzw. neuer Lage (Fahrtrichtung Ost) zu liegen kommen und wiederum nach den Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung gebaut werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Fussgängerquerungen so angeordnet, dass ein sicheres Queren der Fahrbahn möglich ist.

3.2.3 Flankierende Massnahmen auf der Schindellegi- sowie der Leutschenstrasse

Im Kontext des Gesamtprojekts sind auch verschiedene FlaMas auf angrenzenden Strassen erforderlich. So soll insbesondere die Schindellegistrasse vom Mehrverkehr, welcher durch den Vollanschluss lokal generiert wird, entlastet und der Verkehr auf den neuen Zubringer gelenkt werden. Auf der Schindellegistrasse ist der Durchfahrwiderstand daher soweit zu erhöhen, dass die Nutzung des neuen Zubringers attraktiver ist (d. h. geringere Reisezeit, wobei eine allfällige Mehrweglänge in Kauf genommen wird). Massgebend dabei ist, dass die FlaMas in der Summe die angestrebten Fahrzeitverlängerung und somit Verkehrsverlagerung bewirken. Gemäss Vorprojekt kommt ein Massnahmenbündel aus baulichen, gestalterischen und signalisationstechnischen Massnahmen in Betracht, welches zugleich die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs erhöht. Zu beachten ist, dass mittels einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf der ganzen Streckenlänge die Hälfte der erforderlichen Fahrzeitverlängerung erzielt wird.

Aufgrund des vorhandenen Verkehrsaufkommens auf der H8 können die FlaMas auf der Schindellegistrasse erst nach Eröffnung des Zubringers und des Autobahnanschlusses realisiert werden. Gleichzeitig mit der Umsetzung der FlaMas wird die Schindellegistrasse soweit saniert, dass sie sich (wieder) in einem funktionstüchtigen Zustand befindet. Gemäss Vorprojekt ist dazu der Ersatz des bestehenden Deckbelags mit einem lärmarmen Deckbelag vorgesehen. Weiter ist die Linienführung der Schindellegistrasse südlich des Einmünders Eichenstrasse auf den Kreisel des neuen Autobahnanschlusses anzupassen. Bergwärts ist ein durchgehender Velostreifen ab Dorfzentrum bis zum ASTRA-Perimeter vorgesehen (vgl. dazu auch unten Ziff. 5).

Die FlaMas auf der Leutschenstrasse haben im Wesentlichen nur lokale Auswirkungen in Freienbach und werden mit Blick auf das verhältnismässig tiefe Verkehrsaufkommen in Absprache mit der Gemeinde (nur) umgesetzt, falls sich vor Ort (dennoch) ein Handlungsbedarf zeigte. Gemäss Vorprojekt kommen als FlaMas vor allem Signalisationsmassnahmen in Betracht.

3.3 Landbedarf

Vom Bauvorhaben des Kantons werden ca. 87 000 m² Land betroffen, wobei ca. 70 300 m² lediglich temporär beansprucht werden und nur für ca. 16 700 m² (3200 m² Bauzonenflächen und 13 500 m² Wald- und Landwirtschaftsflächen) ein permanenter Landerwerb erforderlich ist. In der erstgenannten Zahl ist auch diejenige Grundstücksfläche enthalten, für welche ein Rechtserwerb für den 900 m langen Tagbautunnel (unterirdisches Baurecht sowie Ankerrechte) erforderlich ist (ca. 36 000 m²).

3.4 Umweltbelange

Im Rahmen des Vorprojekts wurde eine Voruntersuchung zum Umweltverträglichkeitsbericht (VU UVB) durchgeführt und das Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung (HU) erarbeitet. In einer Relevanzmatrix wurde festgehalten, auf welche Umweltbereiche die Bauphase sowie die Betriebs-

phase relevante Auswirkungen haben werden. Damit diese Auswirkungen in der Hauptuntersuchung detailliert abgeklärt werden können, muss zuerst das Bauprojekt erarbeitet werden. Gemäss dem aktuellen Vorprojekt sind jedoch insbesondere die Umweltbereiche Wald, Landschaft und Lärm betroffen.

Die permanente Rodung von rund 3300 m² Waldfläche sowie die temporäre Rodung von schätzungsweise 12 300 m² für das Kantonsstrassenprojekt wird als erhebliche Auswirkung auf die im Perimeter vorhandenen Waldflächen beurteilt (zu beachten ist, dass für das ASTRA-Projekt zusätzlich ca. 15 000 m² permanent gerodet werden müssen). Für die definitiv gerodeten Flächen muss Ersatz geschaffen werden, die temporär gerodeten Flächen können vor Ort wiederaufgeforstet werden. Insbesondere die temporären Rodungen betreffen eine grosse Fläche. Entsprechend wichtig wird die Rekultivierung, Aufforstung und Erhaltungspflege dieser Waldflächen sein. Die Rodungsvoraussetzungen sind aus heutiger Sicht indes gegeben und durch die unterirdische Streckenführung kann zumindest ein grosser Teil der Rodungsflächen vor Ort wiederaufgeforstet werden. Das Rodungsgesuch ist im Rahmen der UVB-Hauptuntersuchung auszuarbeiten und bei den zuständigen Stellen des Bundes und des Kantons zur Bewilligung einzureichen.

Das Landschaftsbild und der Zugang für Erholungssuchende werden temporär negativ beeinflusst. Im Perimeter der geschlossenen Linienführung werden die betroffenen Flächen nach Abschluss der Bauphase jedoch vollständig rekultiviert und der Landwirtschaft übergeben bzw. die Waldflächen wieder aufgeforstet. Entsprechend kann das Landschaftsbild weitgehend geschont werden. Das Ostportal des Tagbautunnels kommt an den Rand der wiederaufzuforstenden Fläche des Eichholzwalds zu liegen. Das Westportal wird in die vorhandene Geländestufe südlich des Eulenbachs integriert. Die genaue Ausführung muss im weiteren Verlauf der Planung noch genau aufgezeigt werden.

In der Bauphase ist mit erheblichen Lärmemissionen durch die Bauarbeiten und durch den Baustellenverkehr zu rechnen. In der Betriebsphase bedeutet der neue Zubringer Freienbach dagegen eine erhebliche Entlastung der Siedlungsgebiete von Pfäffikon und Freienbach. Ein Grossteil des Zubringers wird in einem Tunnel geführt, womit sich die zusätzlichen Lärmemissionen auf kurze Strecken zwischen den neuen Kreiseln und den Tunnelportalen beschränken. Bei sämtlichen lärmempfindlich genutzten Liegenschaften im Einflussbereich des neuen Verkehrsträgers können die Planungswerte eingehalten werden.

Die formelle Prüfung durch das Amt für Umwelt und Energie (AfU) ergab, dass die UVB-Voruntersuchung mit Ergänzungen für die Erarbeitung der Hauptuntersuchung des UVB gemäss Art. 8 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011) genügt. Im Vorprojekt vom 30. August 2024 sind die vom AfU verlangten Ergänzungen eingearbeitet.

3.5 Naturgefahren

Die Neubaustrecke des Zubringers befindet sich gemäss kantonaler Naturgefahrenkarte im Abschnitt zwischen km 0.68 und km 0.78 (Hangmuren) und beim Eulenbach (Hochwasser) in einem geringen bis erheblichen Gefährdungsbereich. Sowohl Hangmuren als auch Hochwasser können v. a. durch heftige Niederschläge und intensive Schneeschmelze ausgelöst werden (wassergesättigte Böden).

Die Tragkonstruktion des Tagbautunnels wird so dimensioniert, dass Lockergesteinspakete, welche auf die Tunneldecke rutschen, keine negativen Auswirkungen auf die Stabilität des Tunnels haben können. Die Brücke über den Eulenbach wird auf ein 100-jährliches Hochwasser (HQ₁₀₀) inklusive 1.00 m Freibord ausgelegt.

Die Wilen- und Wolleraustrasse befindet sich nicht direkt in einem gefährdeten Gebiet.

3.6 Entwässerungskonzept

Das Strassenabwasser der Neubaustrecke sowie der ausgebauten Wilen-/Wolleraustrasse weist gemäss der Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (2019)» des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) die Belastungsklasse «mittel» auf. Somit kann dieses Strassenabwasser ohne Vorbehandlung in einen Vorfluter eingeleitet werden. Mit dem Strassenprojekt «Freienbach Ost» wurde die Sammelleitung bis südlich des Kreisels Freienbach soweit ausgebaut, dass der Wasseranfall des Zubringers über diese in den Zürichsee abgeleitet werden kann. Mit dem ASTRA ist koordiniert, dass der neue Kiesel beim Autobahnanschluss bei Bedarf ebenfalls über diese Sammelleitung entwässert werden kann.

Das zwischen den Portalen des Tagbautunnels anfallende Betriebswasser (Löschwasser, Tunnelreinigungswasser und eingetragenes Wasser der Fahrzeuge) wird seitlich der Fahrbahn in Schlitzrinnen aufgefangen und in einer separaten Sammelleitung zu einem Schieberschacht vor dem Westportal geführt. Im Normalfall erfolgt von dort die Einleitung in die Strassenentwässerung der offenen Strecke. Im Ereignis- und Unterhaltsfall wird das Betriebswasser hingegen in ein Stapelbecken, welches ein Rückhaltevolumen von 150 m³ aufweist, abgeleitet. Das im Stapelbecken gesammelte Betriebswasser wird alsdann mit einem Saugwagen abgepumpt und fachgerecht entsorgt.

Auf der Schindellegistrasse wird die Entwässerung des neu erstellten Strassenabschnitts zwischen dem Kiesel des Autobahnanschlusses und dem oberen Einmünder Eichenstrasse an die bestehende Meteorwasserleitung der oberen Schindellegistrasse angeschlossen.

3.7 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauzeit für die Neubaustrecke des Zubringers Freienbach beträgt insgesamt rund fünf Jahre. Davon wird ca. ein Jahr für Vorarbeiten (Rodungen, Installationsflächen, Erdarbeiten, Werkleistungsumlegungen etc.) benötigt. Die Erstellung der Baugrube sowie des Tagbautunnels ist in ansteigender Baurichtung geplant, wobei etwa in der Mitte des Tunnels ein Zwischenangriff vorgesehen ist. Sobald der Baugrubenaushub ausreichend fortgeschritten ist, wird der Tunnel im Rohbau betonierte, abgedichtet und hinterfüllt. Dieses Vorgehen ermöglicht eine Beschleunigung der Bauzeit und eine Optimierung der Zwischenlagerflächen für das Aushubmaterial.

Die Zu- und Wegfahrt zur Baustelle erfolgt, wenn immer möglich über die Autobahn und von dort via Baupiste ab der Schindellegistrasse. Zu Beginn des Projekts wird die Brücke über den Eulenchbach errichtet, um sie als zusätzliche Baustellenzufahrt nutzen zu können. Die Bauarbeiten erfolgen abgestimmt auf das ASTRA-Projekt, d. h. der neue Kiesel des Autobahnanschlusses soll erst erstellt werden, wenn der Rohbau des Tunnels abgeschlossen ist.

Die Bauarbeiten für den Ausbau der Wilen-/Wolleraustrasse dauern ungefähr drei Jahre und erfolgen abschnittsweise unter einspuriger Verkehrsführung mit LSA-Betrieb. Dies gilt auch für den Bau des neuen Anschlusskreisel zum Zubringer. Mit diesem Vorgehen können die Verbindungen von und nach Wilen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den ÖV sowie den Langsamverkehr auch während der Bauarbeiten gewährleistet werden. Ebenso sind das Industriequartier Schwerzi sowie der Sportplatz Chrummen erreichbar. Für einzelne kurzandauernde Arbeitsschritte (z.B. Deckbelagsarbeiten) wird aus Qualitäts- und Sicherheitsgründen voraussichtlich eine Verkehrsumleitung notwendig.

Die Anpassung der Schindellegistrasse auf den Kiesel des neuen Autobahnanschlusses ist parallel zu den ASTRA-Arbeiten vorgesehen, da diese grösstenteils ausserhalb der heutigen Verkehrsflächen vorgenommen werden kann. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Schindel-

legistrasse können die FlaMas auf dieser Strasse hingegen erst nach Eröffnung des Vollanschlusses und des Zubringers realisiert werden. Damit die gewünschte Verkehrsverlagerung auf den Zubringer erzielt wird, soll die Umsetzung jedoch direkt nach Eröffnung erfolgen.

Die FlaMas auf der Leutschenstrasse werden erst umgesetzt, wenn nach Eröffnung des Zubringers eine signifikante Verkehrszunahme festgestellt wird. Dazu ist nach Inbetriebnahme des Zubringers ein Verkehrsmonitoring vorgesehen.

Bezüglich des aktuellen weiteren Zeitplans wird auf Ziffer 7 verwiesen.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Kostenvoranschlag

Die Kosten für die Bauausführung, inklusive sämtlicher Projektierungsarbeiten, sowie weiterer Dienstleistungen (Bauleitung, Gutachten/Expertisen, Öffentlichkeitsarbeit etc.) wie auch die Kosten für Landerwerb/Entschädigungen wurden auf Basis des Vorprojekts ermittelt. Zwecks Nachvollziehbarkeit erfolgte die Kostenermittlung getrennt für die drei Projektteile (Neubaustrecke, Ausbaustrecke, FlaMas).

Auf Preisbasis März 2023 (Genauigkeit $\pm 20\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

4.1.1 Neubaustrecke mit Tagbautunnel

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 107 869 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 10 026 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr. 17 951 000.--</u>
Total Baukosten	Fr. 135 846 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 1 740 000.--
+ Offene Reserve (ca. 20 % der gesamten Kosten)	<u>Fr. 27 518 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	<u>Fr. 165 104 000.--</u>

4.1.2 Ausbaustrecke Wilen-/Wolleraustrasse

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 8 701 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 1 591 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr. 1 582 000.--</u>
Total Baukosten	Fr. 11 874 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 2 068 000.--
+ Offene Reserve (ca. 20 % der gesamten Kosten)	<u>Fr. 2 788 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	<u>Fr. 16 730 000.--</u>

4.1.3 Flankierende Massnahmen Schindellegi- und Leutschenstrasse (inklusive Sanierung der Schindellegistrasse)

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 4 120 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 1 002 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr. 724 000.--</u>
Total Baukosten	Fr. 5 846 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 126 000.--
+ Offene Reserve (ca. 20 % der gesamten Kosten)	<u>Fr. 1 194 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	<u>Fr. 7 166 000.--</u>

4.1.4 Gesamtkredit Zubringer Freienbach

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 120 690 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 12 619 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr. 20 257 000.--</u>
Total Baukosten	Fr. 153 566 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	<u>Fr. 3 934 000.--</u>
Total Kosten gemäss Kostenschätzung	Fr. 157 500 000.--
+ Offene Reserve (ca. 20 % der gesamten Kosten)	<u>Fr. 31 500 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	<u>Fr. 189 000 000.--</u>

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 (ab Entscheid «Variante Kanton tief» vom Juni 2022) eingerechnet.

Aufgrund der Tatsache, dass die Kostenschätzung auf Vorprojektstufe gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von $\pm 20\%$ aufzuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird eine offene Reserve von 20 % der gesamten Kosten ausgewiesen. Da bislang auch noch keine konkreten Landerwerbsverhandlungen geführt wurden, weist auch die Kostenschätzung betreffend Landerwerb bzw. Entschädigungen (Position D) eine Genauigkeit von $\pm 20\%$ auf.

4.2 Landerwerb

Konkrete Verhandlungen für den erforderlichen Landerwerb wurden bislang noch keine durchgeführt, jedoch sind alle davon betroffenen Anstösser bereits persönlich über das Projekt informiert worden.

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

4.3 Finanzierung

4.3.1 Bundesbeiträge

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionsberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

Im Prüfbericht des Bundes für die 4. Generation des Agglomerationsprogramms Obersee vom 22. Februar 2023 ist das vorliegende Projekt im Massnahmenpaket «3336.4.019 Neubaustrecke Zubringer Halten inklusive FlaMa» mit anrechenbaren Kosten von 28.3 Mio. Franken aufgeführt. Das Projekt wurde jedoch vom Bund in die Prioritätenliste C zurückgestuft, da das Bundesgericht den kantonalen Nutzungsplan aufgehoben hatte und die Baureife noch nicht vorlag.

Auf Basis des vorliegenden Vorprojekts werden im Agglomerationsprogramm Obersee der 5. Generation Bundesbeiträge für den Ausbau der Wilen-/Wolleraustrasse sowie für die FlaMas beantragt (Kosten von insgesamt rund 20 Mio. Franken). Die Einreichung dieses Agglomerationsprogramms ist auf Mai 2025 terminiert; der Prüfbericht des Bundes wird Anfang 2027 erwartet. Unter der Annahme, dass durchschnittlich 35 % der anrechenbaren Kosten durch den Bund getragen wer-

den, darf somit mit einer Kostenbeteiligung von bis zu 7 Mio. Franken gerechnet werden. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem ASTRA kann aber erst nach rechtsgültiger Projektgenehmigung erstellt und abgeschlossen werden.

4.3.2 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).

Solche Beiträge Dritter können gemäss Stand Vorprojekt nicht geltend gemacht werden. Die Kosten für Werkleitungen werden durch die jeweiligen Werkeigentümer selbst getragen und sind in der vorliegenden Kostenschätzung nicht enthalten.

4.3.3 Kostenaufteilung

Mit seinem Variantenentscheid (RRB Nr. 534/2022) sowie gestützt auf RRB Nr. 158/2021 stellte der Regierungsrat die vollumfängliche Kostentragung für das Zubringersystem durch den Kanton in Aussicht. Vorbehalten bleiben von Gesetzes wegen jedoch die Zustimmung zur (vorliegenden) Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat sowie die Genehmigung des Generellen Projekts zum Vollausbau des Anschlusses Schindellegi durch den Bundesrat.

Die vorgesehenen Gesamtkosten von 189 Mio. Franken gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung. Die möglichen Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm (auf Basis Vorprojekt geschätzt bis zu 7 Mio. Franken) sind in den Gesamtaufwendungen enthalten. Die Nettoaussgaben für den Kanton reduzieren sich um den Betrag, welcher mit dem kommenden Agglomerationsprogramm Obersee 5. Generation vom Bund allenfalls gesprochen wird.

4.3.4 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.

An dieser Einschätzung hat sich seither nichts geändert, was umso mehr gilt, als einerseits mit dem zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht (SUK 2) eines der Grossprojekte als Folge unverhältnismässig hoher Kosten inzwischen aufgegeben werden musste und andererseits der Bestand der Spezialfinanzierung per Ende 2024 bereits auf 287 Mio. Franken angewachsen ist. Pro Jahr weist diese einen durchschnittlichen Brutto-Mittelzufluss von insgesamt rund 90 Mio. Franken auf.

Dennoch muss im Zusammenhang mit der im Grundsatz bejahten Finanzierbarkeit der vier noch zur Diskussion stehenden Grossprojekte Autobahnzubringer Freienbach sowie Wangen Ost (Sieben), Autobahnhalfanschluss Arth und Umfahrung Rothenthurm aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenwesen nochmals festgehalten werden, dass diese Aussage den Umstand berücksichtigt, dass die Projekte lange und entsprechend vage Realisierungshorizonte aufweisen, mit anderen Worten realistischerweise kaum allesamt in den nächsten 15 Jahren ausgeführt werden können. Was in der erwähnten Gesamtschau schliesslich ebenfalls bereits angesprochen wurde, ist die allfällige Möglichkeit einer vorübergehenden Überschuldung der Spezialfinanzierung.

4.3.5 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]).

4.4 Folgekosten

Die Abschätzung der Folgekosten für Betrieb und Unterhalt wurde auf die Neubaustrecke mit Tagbautunnel beschränkt, da die ausgebaute Wilen-/Wolleraustrasse (neu Kantonsstrasse) und die Schindellegistrasse (neu Gemeindestrasse) jeweils ungefähr die gleiche Strassenfläche aufweisen und daher für den jeweiligen Träger im Ergebnis keine erheblichen Mehr- bzw. Folgekosten entstehen. Gemäss Vorprojekt besteht die Neubaustrecke aus einem rund 900 m langen Tagbautunnel sowie aus den offenen Strecken Ost und West, welche zusammen eine Länge von ca. 300 m bzw. eine Strassenfläche von etwa 3000 m² aufweisen.

Die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt des Tunnels, inklusive Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, betragen ca. Fr. 115 000.-- (Richtpreis Fr. 125.-- pro Laufmeter). Die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt der zusätzlichen Strassenfläche, inklusive Winterdienst, betragen ca. Fr. 15 000.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Somit ist für den betrieblichen Unterhalt der Neubaustrecke mit jährlichen Kosten von ca. Fr. 130 000.-- zu rechnen.

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.

4.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Mit Beschluss Nr. 624 vom 13. September 2023 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2024–2038. Darin sind in den kommenden Jahren Mittel der Investitionsrechnung für das vorliegende Projekt eingestellt.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.610 (Investitionsrechnung) belastet.

5. Trägerschaftsänderung / Zuständigkeiten im neuen Strassensystem

Als Folge des vorliegenden Neubauprojekts mit dem Zubringer Freienbach resultieren auch Anpassungen bei der Trägerschaft von bestehenden Strassen im angrenzenden System.

Dabei geht folgender Kantonsstrassenabschnitt ins Eigentum bzw. in die Trägerschaft der Gemeinde Freienbach über:

- Schindellegistrasse (heutige Hauptstrasse Nr. 8) zwischen dem neuen Kreisel des künftigen Autobahnanschlusses und der Löwenkreuzung (ca. km 31.9 – ca. km 33.2).
Die Abgabe an die Gemeinde erfolgt (frühestens) nach Eröffnung des neuen Autobahnzubringers oder (spätestens) nach Abschluss der Arbeiten an der Schindellegistrasse.

Im Gegenzug wird vom Kanton folgender Strassenabschnitt von der Gemeinde Freienbach in seine Trägerschaft übernommen:

- Wilen-/Wolleraustrasse zwischen dem neuen Kreisel des künftigen Autobahnzubringers und dem (bestehenden) Kreisel Freienbach (Länge ca. 1150 m).
Die Übernahme durch den Kanton erfolgt mit Beginn der Ausbauarbeiten auf diesem Strassenabschnitt.

Gemäss § 9 Abs. 1 StraG erfolgt eine Trägerschaftsänderung unentgeltlich, wenn sich die Strasse in funktionstüchtigem Zustand befindet. Die Kosten für die Anpassungen und Sanierung (Ersatz Deckbelag) der Schindellegistrasse sind vorliegend im Projektteil «Flankierende Massnahmen» enthalten.

Die Anpassungen an der Schindellegistrasse zwischen dem neuen Autobahnanschluss und dem oberen Einmünder der Eichenstrasse werden vom Kanton realisiert. Die genaue Ausgestaltung der FlaMas sowie der Sanierungsmassnahmen auf der restlichen Länge der Schindellegistrasse sowie die Zuständigkeit für deren Umsetzung werden mit der Gemeinde Freienbach in der nächsten Projektierungsphase noch abschliessend abgesprochen.

Im Kostenvoranschlag des Vorprojekts sind für die FlaMas und die weiteren baulichen Massnahmen auf bzw. an der Schindellegistrasse Baukosten von insgesamt 5.846 Mio. Franken enthalten. Abzüglich der Kosten von rund Fr. 240 000.-- für die Planung des Vorprojekts sowie des Bau-/Auflageprojekts (SIA-Phase 31–33) sind somit rund 5.606 Mio. Franken für die Realisierung vorgesehen. In diesem Betrag sind wiederum rund Fr. 191 000.-- für FlaMas auf der Leutschenstrasse reserviert. Somit verbleiben für die Realisierung der Massnahmen an der Schindellegistrasse insgesamt rund 5.415 Mio. Franken. Davon entfallen 1.075 Mio. Franken auf die Strassenanpassung beim ASTRA-Kreisel, welcher durch den Kanton realisiert wird. Für die Realisierung der Massnahmen (FlaMas und Sanierung) auf der restlichen Schindellegistrasse sind somit 4.34 Mio. Franken eingerechnet (Beträge ohne offene Reserve).

Bei der Wilen-/Wolleraustrasse ist zu berücksichtigen, dass diese Strasse im heutigen Zustand vom Kanton (d. h. ohne Kostenfolge für die Gemeinde) übernommen und ausgebaut wird. Nach Übernahme dieses Abschnitts zwischen dem neuen Kreisel des künftigen Zubringers (Kreisel West) und dem bestehenden Kreisel Freienbach wird dieser aus dem Netz der Verbindungsstrassen entlassen.

Die geplanten Trägerschaftsänderungen wurden der Gemeinde Freienbach vom Tiefbauamt am 29. Januar 2025 nochmals erörtert.

Gemäss § 9 Abs. 1 StraG beschliesst der Kantonsrat Änderungen der Trägerschaft zwischen dem Kanton einerseits und Bezirken und Gemeinden andererseits. Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung für die Planung und Realisierung des Zubringers Freienbach werden dem Kantonsrat daher auch die damit einhergehenden Strassenträgerschaftsänderungen zum Entscheid vorgelegt. Über die Änderung des Verbindungsstrassennetzes entscheidet der Regierungsrat durch entsprechende Anpassung des Anhangs der Strassenverordnung vom 18. Januar 2000 (StraV, SRSZ 442.111).

6. Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Das Grossprojekt kann voraussichtlich nicht mit den vorhandenen personellen Ressourcen bzw. nicht ohne, dass solche bei anderen anstehenden Strassenbauprojekten abgezogen werden müssten, realisiert werden. Namentlich in der Phase der Ausführung muss das Oberbauleiter-Team infolge der Komplexität und der vielen Teilprojekte personell mutmasslich leicht verstärkt werden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Indem die Neubaustrecke des Zubringers überwiegend in Tiefenlage ausgeführt wird, können die Umweltauswirkungen dieses Kantonsstrassenprojekts im Vergleich zu anderen Ausführungsvarianten wesentlich geringer gehalten werden. Dies trifft insbesondere auf die Bereiche Lärm, Wald, Oberflächengewässer, Naturgefahren, Kulturland sowie Landschafts- und Ortsbild zu. So konnte etwa die definitive Rodungsfläche gegenüber der Variante mit offener Linienführung auf weniger als ein Drittel reduziert werden.

6.3 Auswirkungen auf die 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 essentieller Bedeutung ist. So wirken sich sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem Bau des Zubringers Freienbach und dem Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi 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 die benachbarten Autobahnanschlüsse Wollerau und Pfäffikon entlastet. Von diesem Strassengrossprojekt profitieren aber nicht nur die Gemeinde Freienbach und der restliche Bezirk Höfe, sondern dank der Festigung der Standortattraktivität dieser finanzkräftigen Region sowie dem neuen Autobahnanschluss an der H8 von und nach Zürich letztlich auch der gesamte Kanton.

7. Verfahren und Termine

Nach Erteilung der vorliegenden Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat kann vorbehältlich eines Referendums mit der Ausarbeitung des Bauprojektes (inklusive UVP, Raumausscheidung, Land-/Rechtserwerb) begonnen werden. Die Ausschreibung der entsprechenden Planungsarbeiten ist in Vorbereitung.

Der weitere Projektablauf sieht im Idealfall somit wie folgt aus, wobei dieser nebst den üblichen Unwägbarkeiten der Verfahren insbesondere auch vom Fortschritt der Arbeiten beim ASTRA-Projekt Autobahnanschluss abhängt:

- | | |
|--|---------------------------------|
| – Ausgabenbewilligung Kantonsrat | 2. Quartal 2025 |
| – Ausarbeitung Bauprojekt | ab Ende 2025 (bzw. Anfang 2026) |
| – Öffentliche Projektauflage
(zeitgleich mit ASTRA-Projekt Autobahnanschluss) | 1. Hälfte 2028 |
| – Projektgenehmigung Regierungsrat
(inklusive Behandlung von Einsprachen sowie
wiederum in Koordination mit ASTRA-Projekt) | ca. 2 Jahre nach Auflage |

- Baubeginn ca. 1–2 Jahre nach Vorliegen
der rechtskräftigen Projektgenehmigung
- Abschluss der Hauptarbeiten / Eröffnung ca. 5 Jahre nach Baubeginn

Dieser Ablauf setzt voraus, dass:

- das Generelle Projekt zum Ausbau des Autobahnanschlusses Schindellegi (ASTRA-Projekt) Ende 2026/Anfang 2027 vom Bundesrat genehmigt wird;
- für den Landerwerb und die Projekt- bzw. Plangenehmigung keine langwierigen Gerichtsverfahren durchlaufen werden müssen;
- eine rechtsgültige Plangenehmigung auch für den Autobahnanschluss (ASTRA-Projekt) vorliegt (der Baubeginn für den Zubringer erfolgt erst dann).

Die Bewilligung und Umsetzung dieses Grossprojekts werden also noch eine beträchtliche Zeitdauer in Anspruch nehmen und beinhalten auch noch einige Unwägbarkeiten. Das bedeutet aber nicht, dass mit den weiteren Planungs-, Bewilligungs- und allfälligen Rechtsverfahren noch länger zugewartet werden soll, weil diese eben notwendig sind, um das angestrebte Ziel mit einem Autobahnvollanschluss Schindellegi inklusive leistungsfähigem Zubringer in den nächsten Jahren nun Schritt für Schritt erreichen zu können.

8. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

8.1 Zuständigkeit und Ausgabenbremse

Für das vorliegende Projekt wird mit Investitionskosten von 189 Mio. Franken gerechnet. Gemäss § 28 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. c FHG ist somit der Kantonsrat für die 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 Abs. 1 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 Vorlage anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Freienbach; Gemeinderat Wollerau; Gemeinderat Feusisberg; Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Winterthur, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber