

**Beschluss Nr. 752/2021**

Schwyz, 26. Oktober 2021 / ju

**Interpellation I 24/21: H8 – wo hapert es?**

Beantwortung

**1. Wortlaut der Interpellation**

Am 29. April 2021 haben die Kantonsräte Roland Lutz, Fredy Ulrich und Josef Ronner folgende Interpellation eingereicht:

*«Im Bericht 'Vorwärtsstrategie für anstehende Grossprojekte im Strassenbau' der Regierung werden zukunftsgerichtet viele Mobilitätsengpässe und anderweitig aufgestaute Infrastruktur-Bauvorhaben angegangen. Manch ein gordischer Knoten scheint gelöst zu sein oder ist auf dem Weg dazu.*

*Doch eine Lücke klafft immer noch: Die H8 mit den immer dringlicher werdenden Ausbauarbeiten.*

*Manch einer fragt sich, warum es hier nicht vorwärtsgeht. Die H8 zwischen Schwyz und Pfäffikon ist eine der wichtigsten Verbindungsstrassen des Kantons, trotzdem entspricht sie bei weitem nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen und verfügt auch nicht über die notwendige Infrastruktur für den Veloverkehr. Somit stellt der geplante Ausbau alles andere als ein Luxusvorhaben dar, vielmehr ist dieser eine schlichte Notwendigkeit.*

*Fragen an den Regierungsrat*

- 1) Wie ist der Stand des Bauprojekts und weshalb kann das Vorhaben nicht vorangetrieben werden?*
- 2) Welche Rolle spielen Verbände und Interessengemeinschaften?*
- 3) Kann das Vorhaben in absehbarer Zeit realisiert werden?*

*Für die Beantwortung danken wir im Voraus.»*

## 2. Antwort des Regierungsrates

### 2.1 Allgemeine Bemerkungen

Wie nachfolgend kurz dargestellt wird, sind die einschlägigen Verfahren zum Strassenbauprojekt, mit welchem das letzte offene Teilstück der Hauptstrasse Nr. 8 saniert und ausgebaut werden soll, noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund können die mit der vorliegenden Interpellation aufgeworfenen Fragen vom Regierungsrat nur unter diesem Vorbehalt und mit entsprechender Zurückhaltung eingeordnet und beantwortet werden.

#### 2.1.1 Vorgeschichte

Die Schweizerische Hauptstrasse Nr. 8 (H8) verbindet die beiden Nationalstrassen A4 (Anschluss Schwyz) und A3 (Anschluss Schindellegi). Die Distanz zwischen den beiden Nationalstrassen beträgt rund 29 km. Am 25. März 1969 hat der Kantonsrat das Generelle Ausbauprojekt der Kantonsstrasse T8, Ingenbohl – Pfäffikon (damalige Bezeichnung), genehmigt. Das erste Teilstück «Kaltbach – Mettli», Gemeinde Schwyz, der heutigen H8 wurde in den Jahren 1973 bis 1976 ausgebaut. In den darauffolgenden Jahren erfolgten Sanierung und Ausbau der Strasse in mehreren Etappen. Als bisher letztes Projekt wurde der Abschnitt «Zweite Altmatt - Dritte Altmatt Süd» in den Jahren 2006/07 realisiert. Gleichzeitig wurde auch die Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) in der Dritten Altmatt erstellt und in Betrieb genommen.

#### 2.1.2 Bedeutung der H8

Gemäss Art. 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 (MinVG, SR 725.116.2) umfasst das Hauptstrassennetz Strassen von allgemein schweizerischer oder internationaler Bedeutung, die nicht dem Nationalstrassennetz angehören. Nach Art. 12 Abs. 3 MinVG können zu Hauptstrassen im Alpengebiet und im Jura Strassen erklärt werden, deren Ausbau oder Neubau für den nationalen oder internationalen Durchgangsverkehr (Bst. a), für die Förderung des Fremdenverkehrs (Bst. b) oder für die Erhaltung oder Stärkung der wirtschaftlichen Struktur von Randgebieten (Bst. c) von besonderer Bedeutung ist. Zu Hauptstrassen ausserhalb des Alpengebietes und des Juras können gemäss Art. 12 Abs. 4 MinVG wichtige Durchgangsstrassen, die ihren Anschluss an die entsprechenden Strassenzüge des Auslandes finden (Bst. a), Strassen, die der Verbindung zwischen Nationalstrassen und Städten und zwischen Regionen oder Landesteilen dienen (Bst. b) oder Zufahrtsstrassen zum Alpengebiet und zum Jura, welche die Nationalstrassen an diese Gebiete anschliessen (Bst. c), erklärt werden. Die Hauptstrasse Nr. 8 ist eine Strasse, für die der Bund Beiträge gewährt (Anhang 2 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel vom 7. November 2007 [MinVV, SR 725.116.21]). Auch im kantonalen Recht wird die H8 als Hauptstrasse qualifiziert, womit gesagt ist, dass ihr Durchgangsfunktion von kantonaler oder interkantonaler Bedeutung zukommt (§ 5 Abs. 1 und Anhang des Strassengesetzes vom 15. September 1999 [StraG, SRSZ 442.110]).

Diesen allgemeinen Umschreibungen entsprechend manifestiert sich die tatsächliche Bedeutung der H8 auch im täglichen Verkehr. Zunächst ist sie die wichtigste, um nicht zu sagen einzige mit allen Fahrzeugkategorien befahrbare innerkantonale Verbindung zwischen dem inneren und äusseren Kantonsteil. Im Weiteren ist die H8 auch für die Anbindung der Region Mitte unerlässlich. Und schliesslich ist auch deren hohe interkantonale bzw. nationale Bedeutung mit der Verbindung zweier Nationalstrassen und verschiedenen Landesteilen offensichtlich.

Wie sich die geschilderte (hohe) Bedeutung der H8 sowie ihre ausgewiesene Sanierungsbedürftigkeit auf die rechtliche Beurteilung des vorliegenden Bauprojekts samt dazugehöriger Nutzungsplanung auswirken, werden der Regierungsrat und nachgelagert gegebenenfalls die Gerichte im Rahmen der entsprechenden Beschlussfassung zu entscheiden haben.

### 2.1.3 Projektperimeter

Der bisher noch nicht sanierte und ausgebaute Abschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg (Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg sowie Bezirk Einsiedeln) der H8 weist eine Länge von rund 3900 m auf. Er befindet sich zu grossen Teilen (zwischen Dritter Altmatt Nord und der Moosstrasse, Länge ca. 2500 m) im Objekt Nr. 1308 «Moorlandschaft Rothenthurm-Altmet-Biberbrugg» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet) sowie innerhalb der Moorlandschaft Nr. 1 «Rothenthurm» von nationaler Bedeutung bzw. im kantonalen Naturschutzgebiet «Moorlandschaft Rothenthurm». Zwischen Dritter Altmatt Nord und Höli verläuft die Strasse auf längerer Strecke durch beidseits unmittelbar angrenzende Hoch- und Flachmoorflächen von nationaler Bedeutung (Hochmoorobjekt Nr. 303 «Altmet-Biberbrugg», Flachmoorobjekt Nr. 2896 «Schlänggli-Biberbrugg»). Die Inkraftsetzung des kantonalen Nutzungsplans (kNP) „Moorlandschaft Rothenthurm“ und der dazugehörigen Verordnung erfolgten per 1. September 2007.

Der hier in Frage stehende Abschnitt der H8 erfüllt die Anforderungen an eine zeitgemässe und sichere Strasse der oben genannten Funktion und Bedeutung in mehrfacher Hinsicht nicht mehr, was allgemein bekannt und anerkannt sein dürfte. So weist sie dort insbesondere eine ungenügende Breite und keinen Platz für den Veloverkehr auf. Im Weiteren verfügt sie über keine Entwässerungsanlagen mit der Folge, dass das Strassenabwasser unkontrolliert in die Landschaft abfließt. Schliesslich quert sie eine Bahnlinie, was bei einer solchen Strasse nicht mehr den heutigen Standards entspricht. Als Folge all dieser Umstände muss der fragliche Strassenabschnitt so oder anders dringend saniert werden, zumal nicht ernsthaft in Frage gestellt werden kann, dass der Kanton und seine Verkehrsteilnehmer Anrecht haben auf eine zeitgemässe, sichere und leistungsfähige innerkantonale Hauptverbindungsachse.

### 2.1.4 Verfahren

Das StraG unterscheidet zwischen Strassenplanung und Strassenprojektierung. Die Planung von Strassen erfolgt im Nutzungsplanverfahren. Hauptstrassen plant der Kanton im Verfahren für den Erlass kantonalen Nutzungspläne (§ 13 Abs. 1 StraG i.V.m. §§ 10 ff. des Planungs- und Baugesetzes vom 14. Mai 1987 [PBG, SRSZ 400.100]). Die Strassenprojektierung erfolgt im Projektgenehmigungsverfahren (§§ 15 ff. StraG). Beim Strassenbau wurde daher bis anhin zunächst ein Nutzungsplan erlassen, erst danach konnte ein Projekt genehmigt werden. Als Folge der Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Nutzungsplan Halten (BGE 1C\_101/2020 und 1C\_102/2020 vom 29. Januar 2021), den das Baudepartement im Hinblick auf den dort geplanten Autobahnanschluss am 28. September 2018 erlassen hatte, zieht der Regierungsrat in Betracht, das Nutzungsplan- und das Projektgenehmigungsverfahren nunmehr zu vereinigen. Damit würde über den Erlass des Nutzungsplanes und zum Strassenbauprojekt gleichzeitig Beschluss gefasst.

### 2.1.5 Projektauflage, Anhörungen und Projektoptimierungen

Das Bauprojekt wurde am 15. Januar 2010 gemäss § 16 StraG während 20 Tagen bei den Gemeinden Rothenthurm und Feusisberg sowie beim Bezirk Einsiedeln öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurde auch der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) öffentlich aufgelegt.

Gegen das Bauprojekt und den UVB gingen insgesamt 43 Einsprachen ein. Aufgrund von Einsprachenverhandlungen sowie Projektoptimierungen konnten bisher 32 Einsprachen abgeschrieben werden. Zu erwähnen ist, dass auch der WWF seine Einsprachen gegen das Projekt und den UVB

zurückgezogen hat. Unter den noch hängigen Einsprachen befinden sich indes noch mehrere Einsprachen von anderen Schutzorganisationen.

Bereits im Dezember 2010 wurden dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sämtliche Bauprojektunterlagen und der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) mit der Materiellen Beurteilung dazu zur Anhörung bzw. für das Gutachten zugestellt. Im März 2011 teilt das BAFU mit, dass das aktuelle Projekt gemäss seiner Beurteilung den Schutzziele des Moorlandschaftsschutzes widerspreche. Im Gutachten vom Oktober 2012 kam die ENHK zum Schluss, dass der geplante Ausbau und die geplante Teilverlegung der H8 im Abschnitt Dritte Altmatt Nord – Höli – Wettertannen/Moosstrasse aus ihrer Sicht nicht mit den Schutzziele des BLN-Objektes und der Moorlandschaft von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung vereinbar sei. In der Folge fand im Herbst 2013 zwischen dem Kanton und Vertretern des BAFU und der ENHK eine Besprechung statt, welche der Standortbestimmung des Ausbauprojekts und der Festlegung des weiteren Vorgehens diene.

Das Ergebnis der genannten Besprechung bildete Grundlage für Anpassungen und Optimierungen am H8-Projekt. Damit die möglichen Optimierungen auch umsetzbar sind, wurden diese jeweils mit den betroffenen Grundeigentümern besprochen und abgeglichen. Zudem wurden diese Projektanpassungen im Rahmen ihrer Entwicklung zwei Mal dem BAFU vorgestellt, dessen Inputs bei der Weiterentwicklung geprüft und falls technisch machbar berücksichtigt. Im Februar 2017 stimmte das BAFU dem Projekt aus seiner Sicht alsdann unter Auflagen zu. Diese Auflagen wurden in der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt.

Am 1. September 2017 und 29. November 2019 wurden die Projekt- resp. Plananpassungen öffentlich aufgelegt. Es handelte sich dabei im Wesentlichen um folgende Punkte:

- Verlegung eines bestehenden Bewirtschaftungswegs;
- Verkleinerung eines Installationsplatzes im Tubenmoos;
- neue Linienführung der Schwyzerbruggstrasse;
- Verzicht auf die Unterführung Tubenmoos;
- Neubau der Unterführung Wettertanne;
- neue Lärmschutzwand Gadenstattbrücke;
- ökologische Aufwertung mit 2.5-fachem Moorersatz.

Die gegen die Projektanpassungen eingereichten Einsprachen konnten inzwischen allesamt abgeschrieben werden.

Im Sommer 2019 wurde der ENHK das optimierte Projekt ebenfalls zur Beurteilung zugestellt. Im Januar 2020 wurde dieses optimierte und vom BAFU grundsätzlich gutgeheissene Strassenprojekt der ENHK sodann nochmals im Detail erläutert. Auch dies änderte indes nichts an ihrer Position. So hielt die ENHK im April 2020 aus ihrer Sicht fest, dass die für die Beurteilung entscheidenden negativen Projektauswirkungen nach wie vor bestünden. Im Weiteren unterstrich die ENHK jedoch, dass sie einzig die Verträglichkeit des Projektes mit den Schutzziele des BLN-Objektes und der Moorlandschaft beurteile, wobei bezüglich der Bemessung des Beeinträchtigungsgrades Ersatzmassnahmen nicht berücksichtigt werden könnten. Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den rechtlichen Bestimmungen des Moor- und Moorlandschaftsschutzes bzw. die entsprechenden Interessenabwägungen seien indes nicht Aufgabe der ENHK, sondern der Bewilligungsbehörde.

Schliesslich lud der Vorsteher des Baudepartementes Ende Juni 2020 eine Vertretung der ENHK sowie der einsprechenden Schutzorganisationen zu einem runden Tisch ein. Auch diese Aussprache vermochte den gordischen Knoten nicht zu lösen. Die jeweiligen Standpunkte blieben grundsätzlich unverändert.

Eine einvernehmliche Lösung zeichnet sich somit weiterhin nicht ab, so dass der Regierungsrat im Rahmen des Entscheids über das Projekt auch über die noch offenen Einsprachen befinden muss.

### 2.1.6 Stand der Nutzungsplanung

Die konkrete Planung des Strassenbauprojektes zog auch einen gewissen Anpassungsbedarf am kantonalen Nutzungsplan der Moorlandschaft Rothenthurm nach sich. Die entsprechenden Änderungen wurden im Jahr 2010 öffentlich aufgelegt. Weitere nutzungsplanrelevante Änderungen am Strassenprojekt ergaben sich im Jahr 2017, weshalb im September 2017 eine zweite Teilrevision des Nutzungsplans öffentlich aufgelegt wurde. Dies unter Abbruch des Verfahrens aus dem Jahr 2010. Aufgrund von weiteren Projektänderungen erfolgte am 29. November 2019 die öffentliche Auflage einer weiteren Nutzungsplanteilrevision. Gegen die Teilrevision 2017 gingen sieben Einsprachen ein, wovon heute lediglich noch eine hängig ist. Die gegen die Teilrevision 2019 eingereichte Einsprache wurde zurückgezogen. Beide Teilrevisionen, also sowohl diejenige aus dem Jahr 2017 als auch jene aus dem Jahr 2019, müssen noch erlassen werden (siehe dazu oben Ziff. 2.1.4).

## 2.2 Beantwortung der Fragen

### *1. Wie ist der Stand des Bauprojekts und weshalb kann das Vorhaben nicht vorangetrieben werden?*

Die Projektierungsarbeiten wie auch die erforderlichen Anpassungen und Optimierungen (vgl. dazu die einleitenden Ausführungen) sind grundsätzlich abgeschlossen. Die Projektoptimierungen waren umfangreich und – insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung eines 2.5-fachen Moorersatzes – sehr zeitintensiv. Die Projektoptimierungen, welche im UVB-Ergänzungsbericht vom Juni 2021 dokumentiert sind, wurden auch dem BAFU nochmals zur Beurteilung unterbreitet.

Auch die Verhandlungen und Besprechungen mit den zahlreichen Einsprechern waren sehr aufwändig. Die aktuell noch nicht erledigten Einsprachen von Privatpersonen können allenfalls noch zeitnah bereinigt und abgeschrieben werden. Die (übrigen) noch hängigen Einsprachen stammen von Schutzorganisationen. Es ist davon auszugehen, dass diese an ihren Einsprachen festhalten.

Der Regierungsrat strebt an, in den nächsten Monaten über das Bauprojekt zur Schliessung der H8-Ausbaulücke «Dritte Altmatt Nord – Höli – Biberbrugg» sowie die dannzumal noch hängigen Einsprachen zu entscheiden. Unbesehen der angesprochenen zeitaufwändigen Prozessschritte sowie der hohen Komplexität des Vorhabens muss jedoch auch aus Sicht des Regierungsrates festgestellt werden, dass dieses für den Kanton und auch darüber hinaus sehr wichtige Projekt bereits einer sehr langen Verfahrensdauer harret.

### *2. Welche Rolle spielen Verbände und Interessengemeinschaften?*

Trotz der umfangreichen Projektoptimierungen und obwohl sich das BAFU grundsätzlich positiv zum Projekt geäußert hat, sehen die meisten der (ursprünglich) involvierten Schutzorganisationen einschlägige rechtliche Bestimmungen offenbar verletzt, so dass sie bis heute nicht bereit waren, ihre Einsprachen zurückzuziehen. Auch wenn die Einsprache- und Beschwerdeführung an sich ein legitimes Recht der Schutzverbände ist, bedauert es der Regierungsrat, dass bestimmte Verbände aus seiner Sicht bisweilen eine wenig konstruktive Haltung an den Tag legen und teilweise in ihren Ideologien regelrecht gefangen scheinen. Tatsächliche Verbesserungen, wie sie etwa beim vorliegenden Projekt mit der massiven Erweiterung der Moorfläche, der signifikanten Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Beseitigung der umweltschutzrechtlich ungenügenden

Strassenentwässerung erreicht werden könnten, werden dabei geflissentlich übersehen. Eine solche Positionierung erschwert denn auch eine konstruktive und im Sinn der – beidseitigen – Sache liegende Zusammenarbeit.

*3. Kann das Vorhaben in absehbarer Zeit realisiert werden?*

Wie bereits erwähnt, hofft der Regierungsrat, in den nächsten Monaten über die Projektgenehmigung und (gegebenenfalls) den Erlass der Nutzungsplanänderungen entscheiden zu können. Wenn diese Entscheide positiv ausfallen und dagegen keine Rechtsmittel ergriffen werden, könnte frühestens im Jahr 2024 mit den Bauarbeiten gestartet werden. Falls der Rechtsmittelweg beschritten wird, könnte sich der Baubeginn um weitere Jahre verzögern.

**Beschluss des Regierungsrates**

1. Der Vorsteher des Baudepartements wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Tiefbauamt; Amt für Wald und Natur.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber

