



Beschluss Nr. 510/2017
Schwyz, 4. Juli 2017 / ju

Willerzellviadukt – Opfer der Verhandlungspolitik?
Beantwortung der Interpellation I 2/17

1. Wortlaut der Interpellation

Am 3. Februar 2017 hat Kantonsrat Dr. Simon Stäubli im Namen der Einsiedler Kantonsratsmitglieder folgende Interpellation eingereicht:

„Anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung in Einsiedeln vom 15. November 2016 wurde der regierungsrätliche Beschluss dargelegt, wonach bei den Neuverhandlungen der Etzelwerk-Konzession nicht weiter am Erhalt des Willerzellviadukts durch die Konzessionsnehmerin festgehalten wird. Aus Kostengründen soll die bisherige Brücke abgebrochen werden und das Viertel Willerzell über den Steinbachviadukt erschlossen werden. Um diesen für Einsiedeln einschneidenden Entscheid nachvollziehen zu können, bitten die Einsiedler Kantonsräte um Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Auf welcher Grundlage hat der Regierungsrat beschlossen die SBB als Konzessionsnehmerin in der neuen Konzession aus der Verpflichtung zu entlassen, den Willerzellviadukt aufrecht zu erhalten?*
- 2. Die Kosten für den Ersatz des Viadukts sind bei 86 Mio. Franken sehr hoch angesetzt. Wie wurden diese Kosten berechnet? Wurde auch eine kostengünstige Variante mit einem Ersatz der Fahrbahn und des Fahrbahnunterbaus unter Erhalt der bestehenden Brückenpfeiler – wie von der Kommission „Pro Viadukt Willerzell“ veröffentlicht – in die Erwägungen und die Verhandlungen einbezogen?*
- 3. Die SBB möchte sich im Rahmen der Konzessionsverhandlungen von allen nicht betriebsnotwendigen Infrastrukturanlagen inklusive deren Verpflichtungen trennen. Welche weiteren Infrastrukturanlagen wird der Kanton oder der Bezirk Einsiedeln von der SBB übernehmen müssen? Was ist deren Kostenfolge?*
- 4. Kann bei einem Brückenabbruch der Anschluss Süd des Viertels Willerzell (Neubau einer Kantonsstrasse via Steinbachviadukt) durch die bestehenden Naturschutzgebiete wirklich realisiert werden?*
- 5. Gibt es Hinweise dafür, dass der Unterhalt des Willerzellviaduktes durch die SBB vernachlässigt wurde? Gibt es diesbezüglich Hinweise auf ein verhandlungspolitisches Kalkül?*

6. Ist die Sicherheit der Brückenbenützung bis zum Ablauf der bisherigen (bis 2022 verlängerten) Konzession gegeben?

Die Kantonsräte des Bezirks Einsiedeln bedanken sich für die Beantwortung der Fragen.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Allgemeines

Die Verhandlungen zur Neukonzessionierung des Etzelwerks laufen seit dem Jahr 2013. Aufgrund der Komplexität und Vielfalt der Themen wurde die Erarbeitung der Grundlagen in acht Fachgruppen aufgeteilt. Gemeinsam mit der SBB wurde beschlossen, über die einzelnen Themen zu verhandeln. Zurzeit finden Verhandlungen zum Themenpaket 1 „See und Infrastruktur“, das auch den Willerzellerviadukt beinhaltet, und zum Themenpaket 4 & 5 „Nutzungsrechte und Abgeltungen“ statt.

Die bestehende Etzelwerk Konzession lief am 12. Mai 2017 ab. Da die Arbeiten und Verhandlungen für eine neue Konzession noch nicht abgeschlossen sind, wurde der Etzelwerk AG eine fünfjährige Übergangskonzession durch den Kantonsrat bis 31. Dezember 2022 erteilt.

2.2 Zu den Fragen

2.2.1 Auf welcher Grundlage hat der Regierungsrat beschlossen die SBB als Konzessionsnehmerin in der neuen Konzession aus der Verpflichtung zu entlassen, den Willerzellerviadukt aufrecht zu erhalten?

Das Tiefbauamt hat im Rahmen des Richtplangeschäfts RMI-2.3: Verkehr, Erschliessung Ybrig den Auftrag: „Im Zusammenhang mit der Realisierung des Steinbachviadukts sind Funktion und Stellung des Willerzellerviadukts und die Strassenträgerschaft rund um den Sihlsee zu überprüfen“, abgearbeitet. Die Analyse der Situation und des Strassengesetzes zeigt auf, dass Willerzell auch ohne den Viadukt hinreichend erschlossen ist.

Der Regierungsrat hat daraufhin festgehalten, wenn im Rahmen des Gesamtpakets nicht am Viadukt festgehalten werden kann, soll die Strecke Ruostel-Willerzell ins Kantonsstrassennetz aufgenommen werden. Aktuell bedeutet dies, dass in den Konzessionsverhandlungen nach wie vor der Willerzellerviadukt oder dann Gegenleistungen gefordert werden.

2.2.2 Die Kosten für den Ersatz des Viadukts sind bei 86 Mio. Franken sehr hoch angesetzt. Wie wurden diese Kosten berechnet? Wurde auch eine kostengünstige Variante mit einem Ersatz der Fahrbahn und des Fahrbahnunterbaus unter Erhalt der bestehenden Brückenpfeiler – wie von der Kommission „Pro Viadukt Willerzell“ veröffentlicht - in die Erwägungen und die Verhandlungen einbezogen?

Die Kosten von 86 Mio. Franken für einen „Neubau“ des Willerzellerviadukts stammen aus den Grundlagen des Themenpakets 1 „Sihlsee und Infrastruktur“ für die Neukonzessionierung Etzelwerk (Teilnehmer Kanton, Bezirk, SBB). Sie setzen sich zusammen aus den geschätzten Erstellungskosten von 80 Mio. Franken und jeweils 3 Mio. Franken für den Rückbau des Viadukts zum heutigen Zeitpunkt und nach 80 Jahren. Die Kosten sind eine Hochrechnung der Erstellungskosten des 2014 fertiggestellten Steinbachviadukts. Diese Kosten beinhalten einen normgerechten Neubau des Viadukts (inklusive neuer Foundation), mit 11 m Fahrbahnbreite (inklusive Flächen für den Langsamverkehr) und einer Nutzlast von 40 Tonnen.

Neben der Variante „Neubau“ wurde im Rahmen der Studie Erschliessung Willerzell des Tiefbauamts auch eine Variante „Sanierung“ betrachtet. Die Kosten hierfür stammen ebenfalls aus den Grundlagen des Themenpakets 1 „Sihlsee und Infrastruktur“ für die Neukonzessionierung Etzelwerk. Die Erstellungskosten für die Variante „Sanierung“ werden auf 24.5 Mio. Franken geschätzt und umfassen die Sanierung der Tragkonstruktion, eine spätere Zwischensanierung des Oberbaus, einen späteren Rückbau des Viadukts und Ersatz der heute am Viadukt hängenden Schmutzwasserleitung. Die Breite der Fahrbahn beträgt weiterhin 4.5 m und die Nutzlast 16 Tonnen. Die Variante „Sanierung“ hat eine Lebensdauer von rund 40 Jahren gegenüber von 80 Jahren eines Neubaus.

Innerhalb des Themenpakets 1 wurde des Weiteren eine Variante „moderater Neubau“ entwickelt. Diese entspräche einem zeitgemässen Ersatz des heutigen Viadukts und würde mit einer Fahrbahnbreite von 6 m den Minimalanforderungen des Kantons für Bergstrassen entsprechen. Die Kostenabschätzung für die Variante „moderater Neubau“ basiert, wie die Variante „Neubau“, auf den Erstellungskosten des Steinbachviadukts und kommt auf rund 48 Mio. Franken zu stehen. Diese Kosten beinhalten einen Neubau des Viadukts (inklusive neuer Foundation) und den Rückbau des bestehenden Viadukts. Da diese Variante erst im Februar 2016 aufkam, wurde sie in der Studie Erschliessung Willerzell nicht behandelt. Es ist auch zu beachten, dass bei dieser Variante keine eigene Verkehrsfläche für den Langsamverkehr vorgesehen ist.

Die Variante der Kommission „Pro Viadukt Willerzell“ (Einsiedler Anzeiger 27. Januar 2017) sieht einen Ersatz der Fahrbahn und des Fahrbahnunterbaus kombiniert mit einer Verbreiterung der Fahrbahn von 4.5 m auf 5.5 m vor, bei gleichbleibender Nutzlast von 16 Tonnen. Auf welchen Grundlagen diese Aussagen beruhen, ist allerdings nicht klar, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Kommission im Besitz sämtlicher relevanter Unterlagen ist. Die Machbarkeit dieser Variante muss aufgrund der detaillierten Erweiterungsstudie zum Willerzellviadukt der SBB von 1976 verneint werden. Fazit der Studie war, dass eine durchgehende Fahrbahnplattenverbreiterung auf 5.4 m infolge ungenügender Tragkraft mehrerer Pfahlfundationen nicht möglich ist. Als machbar eingestuft wurden damals die Schaffung einer Ausweichstelle in Brückenmitte und der Anbau eines Gehsteigs mit einer Gehwegbreite von 1.3 m in leichter Stahlbauweise an den bestehenden, unverbreiterten Brückenquerschnitt. Selbst wenn sich die Variante der Kommission als machbar erweisen sollte, wären die Kosten mit rund 30 Mio. Franken gemäss einer Grobschätzung des Tiefbauamts rund doppelt so hoch wie die von der Kommission „Pro Viadukt Willerzell“ angegebenen 15 bis 18 Mio. Franken. Zudem muss von einer beschränkten Lebensdauer ausgegangen werden.

Zwischenzeitlich wurde von privater Seite her eine „Generelle Überprüfung“ (Prof. Dr. E. Brühwiler, 6. Juni 2017) eingereicht. Es beinhaltet die Vorschläge „Instandhaltung mit regelmässigen Massnahmen“, „Erneuerung mit Verbreiterung“ und „Vollständige Instandsetzung“. In diesem informellen Gutachten wird der Zustand des Willerzellviadukts als annehmbar bis gut beurteilt. Dies im Gegensatz zur „Zustandsbeurteilung und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen“ (Prof. Dr. M. Fontana und Prof. Dr. A. Frangi, 31. März 2016), welches den Zustand der Stahlkonstruktion mit schadhaft bis schlecht beurteilt. In beiden Beurteilungen wird die Problematik der Pfahlfundation und der Tragfähigkeit des Untergrunds vernachlässigt, obwohl ein Technischer Bericht der KW Etzel AG aus dem Jahr 1976 ausweist, dass verschiedene Stützen der Pfahlfundationen unterdimensioniert sind.

2.2.3 Die SBB möchte sich im Rahmen der Konzessionsverhandlungen von allen nicht betriebsnotwendigen Infrastrukturanlagen inklusive deren Verpflichtungen trennen. Welche weiteren Infrastrukturanlagen wird der Kanton oder der Bezirk Einsiedeln von der SBB übernehmen müssen? Was ist deren Kostenfolge?

Die Konzedenten und die SBB haben sich geeinigt, dass keine Verhandlungsdetails öffentlich kommuniziert werden. Diese Frage ist Bestandteil der laufenden Konzessionsverhandlungen mit der SBB und kann deshalb nicht beantwortet werden. Das oberste Ziel der Regierung bleibt die Erwirkung eines Gesamtpakets, welches die Interessen aller Konzedenten bestmöglich erfüllt.

2.2.4 Kann bei einem Brückenabbruch der Anschluss Süd des Viertels Willerzell (Neubau einer Kantonsstrasse via Steinbachviadukt) durch die bestehenden Naturschutzgebiete wirklich realisiert werden?

Die heutige Bezirksstrasse auf der Strecke Willerzell bis Steinbachviadukt geniesst einen Bestandesschutz. Sie führt auf rund 730 m durch das Amphibienlaichgebiet Nr. SZ 4 „Sihlsee S Schönbächli“ von nationaler Bedeutung, auf zwei Abschnitten von insgesamt circa 370 m Länge unmittelbar entlang von Teilflächen des Flachmoorobjekts Nr. 1143 „Erlen/Hinterwies“ von nationaler Bedeutung, auf rund 300 m entlang eines Flachmoors von regionaler Bedeutung und auf knapp 30 m entlang des kommunalen Schutzobjekts Nr. 8.213 „Stöfeli“ von lokaler Bedeutung. Aufgrund der Tangierung der obgenannten Naturschutzobjekte wurde durch das Amt für Natur, Jagd und Fischerei ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches untersuchte, ob und mit welchen Massnahmen aus Naturschutzgründen ein Streckenausbau im Bereich dieser Schutzobjekte realisierbar ist.

Das Fazit des Gutachtens (Pluspunkt, Juni 2017) kann wie folgt zusammengefasst werden: Aus Sicht des Naturschutzes (Flachmoor-/Amphibienschutz) ist eine Verbreiterung der Strecke Willerzell-Ruostel in einem Abschnitt von 115 m Länge im Gebiet Erlen wegen unmittelbar angrenzender Flachmoore von nationaler Bedeutung erschwert. Im südlich anschliessenden Abschnitt von rund 130 m ist die Verbreiterung anspruchsvoll, weil auf der Ostseite nicht tangierbare Flachmoore von nationaler Bedeutung anstossen und auf der Westseite bebaute Liegenschaften direkt an die Strasse angrenzen. Die Inanspruchnahme von Flächen des lokal bedeutenden Flachmoors „Stöfeli“ auf einem Abschnitt von 30 m Länge ist möglich, muss aber mit Ersatzmassnahmen kompensiert werden. Auf einem Abschnitt von rund 730 m im Gebiet Rain-Chäseren (südlich Schönbächli) ist der bergseitige Ausbau unter Anlage von zusätzlichen Amphibien-Durchlässen, -Leitwerken und -Laichgewässern möglich.

Es gilt zu beachten, dass das Flachmoorobjekt „Erlen/Hinterwies“ in keinem Schutzinventar enthalten ist. Sollte es zu einem Ausbau der Strasse kommen, gilt es die öffentliche Interessenabwägung und allfällige Aufwertungsmassnahmen vorzunehmen. Der Besitzstand der bisherigen Strasse ist aber auf jeden Fall gewährleistet.

2.2.5 Gibt es Hinweise dafür, dass der Unterhalt des Willerzellerviaduktes durch die SBB vernachlässigt wurde? Gibt es diesbezüglich Hinweise auf ein verhandlungspolitisches Kalkül?

Aus Sicht des Kantons gibt es keinen Hinweis darauf, dass der Unterhalt des Willerzellerviaduktes durch die SBB vernachlässigt wurde. Während der gesamten bisherigen Konzessionsdauer konnte der Willerzellerviadukt, wie in § 11 Strassengesetz vom 15. September 1999 (SRSZ 442.110, StraG) zur Unterhaltungspflicht gefordert, zweckentsprechend genutzt werden. Vom 8. Juli bis 13. August 2017 sind Sanierungsarbeiten an den Gummidichtungen der Fahrbahnübergänge geplant, damit der Viadukt bis Ende der Übergangskonzession befahrbar bleibt. Gemäss SBB ist mit diesen Sanierungsarbeiten gewährleistet, dass der Viadukt mit gleichem Gewicht wie bisher befahren werden kann.

2.3 Ist die Sicherheit der Brückenbenützung bis zum Ablauf der bisherigen (bis 2022 verlängerten) Konzession gegeben?

Die Gewährleistung der Sicherheit obliegt dem Brückeneigentümer, im vorliegenden Fall ist dies die Etzelwerk AG.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Umweltdepartementes wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Baudepartement; Umweltdepartement; Tiefbauamt; Amt für Natur, Jagd und Fischerei; Amt für Wasserbau.

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

