

Niemand will den Willerzeller-Viadukt

Aus der direkten Autoverbindung über den See wird eine Brücke für Fussgänger und Velofahrer

Die SBB wollen nicht, der Kanton auch nicht und der Bezirk kann nicht: Die Tage der 1115 Meter langen, dringend sanierungsbedürftigen Autobrücke sind gezählt. Der Verkehr wird in Zukunft über den Steinbach-Viadukt geleitet.

Vi. Es waren die beiden Regierungsräte René Bünter und Othmar Reichmuth, welche am Dienstagabend den rund 500 Anwesenden in den Zwei Raben die schlechte Botschaft überbrachten: Der Willerzeller-Viadukt als Autobrücke wird aufgehoben. Wahrscheinlich mit Ablauf der Übergangskonzession Ende 2022.

Die SBB steigen aus

Auslöser dieses Entscheides ist die Haltung der SBB. In den Verhandlungen zur Neukonzessionierung hätten sie gemäss Bünter bekannt gegeben, sich von allen nicht betriebsnotwendigen Infrastrukturanlagen zu trennen – selbstredend auch von der Verpflichtung, für Betrieb und Unterhalt aufzukommen. Welche Bauten und Anlagen insgesamt betroffen sind, war nicht Gegenstand des Informationsabends. Dieser konzentrierte sich auf die prominenteste Infrastrukturanlage, den Willerzeller-Viadukt.

Wie seit Längerem bekannt, ist dieser dringend sanierungsbedürftig; so dringend, dass die SBB eine sofortige Gewichtsreduktion auf 3,5 Tonnen verlangen, damit die Tragsicherheit gewährleistet bleibt. Diese Beschränkung dürfte mit grösster Wahrscheinlichkeit noch vor dem Ablauf der Übergangskonzession Tatsache werden.

Astronomische Summen

Mit einer Gewichtsbeschränkung ist das Problem mitnichten gelöst. Für den Beibehalt der 16-Tonnen-Limite braucht es eine Komplet-Sanierung oder gleich einen Neubau. Bauchef Othmar Reichmuth präsentierte zwei Berechnungen, welche die einmaligen Investitionen sowie die Unterhaltskosten für die nächsten 80 Jahre berücksichtigt. Ein Neubau kommt auf 86 Millionen sowie auf Folgekosten von 264 Millionen, was die astronomische Summe von 350 Millionen Franken ergibt. Eine Sanierung kostet geschätzte 220 bis 325 Millionen, wobei sich, so Reichmuth, spätestens nach 40 Jahren die Frage erneut stellt, ob eine weitere Sanierung nochmals zulässig ist. Die Brücke wäre dann 120 Jahre alt.

Am 3. November orientierte der Regierungsrat den Einsiedler Bezirksrat über seinen Entscheid, den Viadukt aufzugeben. Für ihn ist die Brücke «kein zeitgemässer Verkehrsträger mehr, eine Sanierung aufgrund der Kosten nicht zweckmässig». Aus verhandlungstaktischen Gründen verzichtet die Regierung darauf, die SBB zu einem Neubau zu drängen, da sie sonst das Gesamtpaket, den neuen Konzessionsvertrag, gefährdet sieht. Der Regierungsrat hält in den zukünftigen Verhandlungen zur Neukonzessionierung am Erhalt des Willerzeller-Viaduktes nicht mehr fest, erklärte Landammann Othmar Reichmuth. Und auch Bezirk und Kanton sehen sich nicht als neue Besitzer, da die Kosten für beide schlichtweg zu hoch sind. Niemand will den Willerzeller-Viadukt. **Neu über den Steinbach-Viadukt**

Der Regierungsrat hat sodann entschieden, dass die offizielle Erschliessung des Viertels Willerzell

in Zukunft über den Steinbach-Viadukt erfolgen soll. Als Entgegenkommen des Kantons gegenüber dem Bezirk Einsiedeln soll die Strecke von Willerzell ins Ruostel ins Kantonsstrassennetz aufgenommen und moderat ausgebaut werden. Ein Projekt liegt noch nicht vor, doch spricht Reichmuth von einer Einstufung als Bergstrasse, was auf eine Fahrbahnbreite von zweimal drei Metern sowie zusätzliche Massnahmen für den Langsamverkehr schliessen lässt.

Der Viadukt soll für die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velofahrer ☺) umgebaut werden, was in etwa 10 Millionen Franken kostet. Für die Finanzierung wollen die Konzessionsgeber, die Kantone Zürich, Zug und Schwyz sowie die Bezirke Einsiedeln und Höfe, die SBB in die Pflicht nehmen.

«Plötzlich war alles anders»

«Mit dem 3. November wurde alles anders», erinnert sich Bezirksammann Franz Pirker an den Moment, als der Regierungsrat den Bezirksrat informierte. «Plötzlich wussten wir, dass wir den Viadukt nicht mehr halten können.» Die Ausgangslage gegenüber den SBB hätte sich «für uns mit einem Schlag verschlechtert». Noch im Juli war eine Aufhebung der Autoverbindung für den Bezirksrat «nicht verhandelbar»; gegenüber dem Regierungsrat wurde offiziell der Antrag auf Neubau oder Sanierung gestellt. Das ist alles Makulatur.

Da sich weder die Schwyzer Regierung noch die übrigen Konzessionsgeber bereit zeigen, den Viadukt auf dem Verhandlungsweg den SBB aufzuhalsen, blieb den Einsiedlern nichts anderes übrig, als den Widerstand aufzugeben. Ein gemäss Pirker «einschneidender Entscheid für alle Betroffenen, im Speziellen ein schmerzlicher Verlust für die Willerzeller Bevölkerung». Den Anwesenden versprach er, «das Bestmögliche aus den Konzessionsverhandlungen herausholen» zu wollen.

