

«Die Verkehrssicherheit geht vor»

Baudirektor Othmar Reichmuth zur Gegenwart und zur Zukunft des Willerzeller-Viaduktes

Victor Kälin: Um die Tragsicherheit des Willerzeller-Viaduktes zu gewährleisten, schlagen die SBB eine «sofortige Reduktion der zulässigen Nutzlast auf 3,5 Tonnen vor». Warum werden die SBB nicht verpflichtet, sich an die bis Ende 2022 gültige Konzession zu halten, in welcher eine Nutzlast von 16 Tonnen festgeschrieben ist?

Othmar Reichmuth, Landammann: Die Festsetzung von Verkehrsanordnungen ist ein staatlicher (hoheitlicher) Akt, der im Kanton Schwyz dem Tiefbauamt zugeordnet ist. Bei dieser Tätigkeit ist zu prüfen, ob die Verkehrssicherheit eine Massnahme rechtfertigt und ob diese auch umsetzbar ist. Falls die Voraussetzungen erfüllt sind, resultiert daraus eine Verfügung, die öffentlich ausgeschrieben wird und gegen die allfällig betroffene Einsprache erheben können. Der jeweilige Strassenträger, im vorliegenden Fall die SBB, ist gemäss Strassengesetz zuständig, um Verkehrsanordnungen zu beantragen und nach deren Genehmigung auch umzusetzen.

Die hoheitliche Tätigkeit des Tiefbauamtes hat sich darauf zu beschränken, ob die Verkehrssicherheit und die Umsetzbarkeit die geforderte Massnahme rechtfertigen. Vertragliche Abmachungen, wie die Vereinbarung zwischen der SBB und dem Bezirk Einsiedeln bezüglich der Nutzlast von 16 Tonnen oder die Nutzung als Kantonsstrasse und damit unter anderem die Zugänglichkeit für den öffentlichen Verkehr, müssen separat zur Verkehrsanordnung betrachtet werden. Falls man sich nicht vorgängig einigen kann, steht zur Klärung dieser Fragen der Rechtsweg zur Verfügung. Erfahrungsgemäss ist dabei aber die Gewährung der Verkehrssicherheit nicht verhandelbar. «Die Reduktion auf 3,5 Tonnen kommt eher früher als später», sagten Sie an der Informationsveranstaltung in Einsiedeln.

Wann wird es so weit sein?

Das Gesuch der SBB als Strassenträger zur Gewichtsreduktion ist beim Tiefbauamt schon vor einiger Zeit eingegangen. Um dieses abschliessend beurteilen zu können, wurde die SBB beauftragt, zusätzliche Abklärungen zu machen. So bald die Resultate zu den gestellten Fragen vorliegen, wird das Tiefbauamt das Begehren abschliessend beurteilen. Wie bereits erwähnt, muss das Tiefbauamt die Entscheidung aufgrund der Sicherheit fällen und nicht von vertraglichen Abmachungen.

Gemäss Berechnungen Ihres Baudepartementes kostet ein Ausbau der Ruostelstrasse von Willerzell bis zum Steinbachviadukt 190 Millionen Franken. Wie setzt sich diese Summe zusammen?

Es ist verständlich, dass die präsentierten Zahlen für Verwirrung sorgen. Es gilt dabei dringend zu beachten, dass alle genannten Zahlen die Erstinvestition und dann der künftige Unterhalt auf 80 Jahre beinhalten. Das mussten wir ganz bewusst so wählen, weil nur so die Betrachtung über die Konzessionsdauer, über die verhandelt wird, abgebildet ist.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen: Rückbau Willerzeller-Viadukt 3 Millionen Franken; Ersatz Schmutzwasserleitung Willerzell-Bichli (neue Seeleitung) 1 Million; Strassenausbau 3,3 Kilometer Willerzell-Ruostel 33 Millionen; Unterhalt baulich und betrieblich für die gesamte Sihlseeuferstrasse (Horgenbergstrasse Langrütli-Willerzell-Ruostel) auf 80 Jahre gerechnet 153

Millionen. Das ergibt das besagte Total von 190 Millionen.

Die Regierung schlägt vor, den Abschnitt von Willerzell bis zum Ruostel ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen, womit der Kanton Eigentümer der Strasse wird und demzufolge auch für die Kosten des Ausbaus aufzukommen hat. Wie hoch schätzen Sie die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Kantonsrat diese Idee gutheissen wird? Die Übernahme steht doch quer zu allen Entlastungspaketen und Sparrunden!

Aktuell ist das Teilstück zwischen Willerzell bis Ruostel, aber auch die Nordseite, als Verbindungsstrasse taxiert. Damit zahlt der Kanton bereits heute einen jährlichen Pauschalbeitrag an diese Strassen. Beim Verzicht auf den Willerzeller-Viadukt würde die Kantonsstrasse über die Sattellegg in diese Verbindungsstrassen münden und damit kein zusammenhängendes Netz mehr bilden. Gestützt auf das Strassengesetz, nach dem Parlament und Regierungsrat zu handeln haben und der Tatsache, dass wir bereits heute Beiträge zahlen, erachte ich die Übernahme dieses Strassenstückes durch den Kantonsrat als realistisch.

Warum soll der Kanton auf der einen Seite selbst 190 Millionen investieren, und andererseits gleichzeitig die SBB aus ihrer Pflicht entlassen, für 200 bis 300 Millionen den Willerzeller-Viadukt zu sanieren oder neu zu bauen?

Wie dargelegt, versteht sich der Betrag von 190 Millionen als Last während der Konzessionsdauer von 80 Jahren. Es ist Bestandteil der weiteren Verhandlungen, möglichst viel dieser Kosten der SBB zu überbinden.

Wann frühestens kommt die Kombi-Vorlage Viadukt und Ruostelstrasse ins Parlament?

Damit der Kantonsrat eine fundierte Entscheidung treffen kann, müssen meines Erachtens alle Fakten und Rahmenbedingungen rund um die Konzessionseinräumung vorliegen. Wie an der Orientierungsversammlung gesagt, gehe ich davon aus, dass dies nicht vor 2019 sein wird.

Gesetzt den Fall, der Kantonsrat sagt Nein zur Übernahme der Strasse, wird dann der Bezirk Einsiedeln verpflichtet, das Strassenstück auf seine Kosten auszubauen?

Wenn der Kantonsrat zu einer Trägerschaftsänderung «Nein» sagen würde, bleibt die Verantwortung und damit der Entscheid über einen Ausbau beim Bezirk. In diesem Fall gehe ich davon aus, dass der bisherige Status als Verbindungsstrasse mit jährlicher Pauschalabgeltung durch den Kanton bestehen bleibt.

Die Konzedenten haben sich auf den Grundsatz geeinigt, dass «alle Mehrkosten für Bauten und Infrastrukturanlagen, welche auf die Existenz des Sihlsees zurückzuführen sind, durch die SBB abzugelten sind». Gehören der Willerzeller-Viadukt, respektive der Ausbau der Ruostelstrasse nicht auch dazu?

Alle Lastenübernahmen, so auch der diskutierte Ersatz Willerzellerbrücke, ist im Gesamtrahmen der Konzessionsverhandlung inbegriffen.

(Das Interview wurde schriftlich geführt)