

Hauptstrasse 78, Postfach 161  
8840 Einsiedeln SZ  
Tel. 055 418 41 41 Fax 055 418 41 42  
E-Mail: [verwaltung@bezirkeinsiedeln.ch](mailto:verwaltung@bezirkeinsiedeln.ch)  
Info: [www.einsiedeln.ch](http://www.einsiedeln.ch)

#### Bezirkskanzlei

Direktwahl 055 418 41 21  
E-Mail [peter.eberle@bezirkeinsiedeln.ch](mailto:peter.eberle@bezirkeinsiedeln.ch)



Baudepartement des  
Kantons Schwyz  
Postfach 1250  
6431 Schwyz

Umweltdepartement des  
Kantons Schwyz  
Postfach 1210  
6431 Schwyz

Einsiedeln, 11. Juli 2016

#### Erschliessung Willerzell

Sehr geehrter Herr Landammann  
Sehr geehrter Herr Regierungsrat


In der Beilage erhalten Sie den Beschluss des Bezirksrats Einsiedeln vom 7. Juli 2016, welcher die Stellungnahme zur Studie „Erschliessung Willerzell“ des kantonalen Tiefbauamts und die Haltung des Bezirksrats zur Zukunft des Willerzellerviadukts enthält.


Im Hinblick auf die Konzessionsverhandlungen mit den SBB ist der Bezirksrat Einsiedeln als Vertreter des **Konzedenten Bezirk Einsiedeln** klar der Meinung, dass die Studie nicht der SBB zur Kenntnis gebracht werden soll. Eine Weitergabe würde als Missachtung der Interessen des Bezirks Einsiedeln im Verfahren der Neukonzessionierung aufgefasst. Mit der Studie wurde ein Auftrag des Regierungsrates im Verkehrsrichtplanverfahren erfüllt, aber keine Entscheidungsgrundlage für die Konzessionsverhandlungen geschaffen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Beachtung.

Mit freundlichen Grüssen

**Bezirksrat Einsiedeln**

  
Franz Pirker  
Bezirksammann

  
Peter Eberle  
Landschreiber

**Beilage**

## Bezirksrat Einsiedeln

Auszug aus dem Protokoll vom 7. Juli 2016

Nr. 132

### **27.14 Verkehrsrichtplanung: Stellungnahme zur Studie „Erschliessung Willerzell“ des kantonalen Tiefbauamtes und zur Zukunft des Willerzellerviadukts**

Seit der Erstellung des Sihlsees und des Viadukts im Jahre 1936 erfolgt die Haupteerschliessung von Willerzell durch das Willerzellerviadukt. Mit der Erstellung und dem Unterhalt während der Konzessionsdauer erfüllte die Etzelwerk AG – eine 100%ige Tochtergesellschaft der SBB – eine Forderung der Konzedenten. Mit dem Bau des Willerzellerviadukts wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass die bisherige Strassenverbindung im See versenkt wurde. Damit verschaffte die Konzessionärin Etzelwerk AG dem Bezirk Einsiedeln und dem Dorf Willerzell keinen besonderen Vorteil, sondern sie glied den in Bezug auf die Verkehrsverbindungen durch den Stausee entstandenen massiven Nachteil aus. Die im Jahre 1987 durch das Bundesgericht verlängerte und bis im Jahre 2017 dauernde Etzelwerkkonzession wurde im Rahmen der Verhandlungen über eine Erneuerung der Konzession bis am 31. Dezember 2022 verlängert. Alle Rechte und Pflichten aus der Konzession werden bis zu diesem Datum weitergeführt und beanspruchen uneingeschränkte Geltung. Dies gilt auch für die Bereitstellung des Willerzellerviadukts mit einer Gewichtslimite von 16 Tonnen. Mit dieser Limite können auch die bisherigen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs über den Viadukt (zwei Postautolinien) gewährleistet werden.

Im Rahmen der Verhandlungen über die Neukonzessionierung des Etzelwerks bilden der See und die Infrastruktur im und um den Sihlsee ein für den Bezirk Einsiedeln sehr wichtiges Verhandlungspaket. Dazu gehört als sehr wichtiges Element auch das Willerzellerviadukt. Im Beschluss Nr. 199 vom 14. August 2013 hat der Bezirksrat festgehalten, dass das Willerzellerviadukt mindestens in der heutigen Form bestehen bleiben muss. Der Weiterbestand des Viadukts während der gesamten neuen Konzessionsdauer und die Kostentragung durch die Konzessionärin ist im Rahmen der Konzessionsverhandlungen eine zentrale Forderung des Bezirks Einsiedeln.

Im übergeordneten Verkehrsnetz stellt das Willerzellerviadukt eine direkte Verbindung zwischen Einsiedeln und Siebnen her. Gemäss dem zur Zeit gültigen kantonalen, vom Regierungsrat erlassenen Richtplan Region Mitte sind nach der Erstellung des neuen Steinbachviadukts Funktion und Stellung des Willerzellerviadukts und die Strassenträgerschaft rund um den Sihlsee zu überprüfen. Diesem Auftrag ist das Tiefbauamt mit der Erstellung der vorliegenden Studie nachgekommen.

Der Bezirksrat hat den Einwohnerverein Willerzell eingeladen, eine Stellungnahme zur Zukunft des Willerzellerviadukts abzugeben. Mit Eingabe vom 2. Juli 2016 verlangt der Einwohnerverein, dass das Viadukt im kantonalen Strassennetz bleibt und die bestehende Verbindung für Motorfahrzeuge über die gesamte neue Etzelwerk-Konzessionsdauer erhalten bleiben muss. Der Bezirksrat unterstützt die Anliegen des Einwohnervereins Willerzell und verweist auf die Stellungnahme vom 2. Juli 2016 im Anhang zu diesem Beschluss.

## **Der Bezirksrat zieht in Erwägung:**

### **1. Vorgehen bei der Erstellung der Studie**

Im Verlauf der Erstellung der Studie wurde der Bezirk Einsiedeln wiederholt konsultiert und informiert, was anerkennend zu vermerken ist. Der Bezirksrat hat sich bisher aber in keiner Weise in den Prozess eingebracht, sondern nur das Ressort Infrastruktur, welches die angewandte Methode und Wertungskriterien in erster Linie zur Kenntnis nahm. Im Bericht ist denn auch richtigerweise von der Studie des Tiefbauamtes und nicht von einer gemeinsam erstellten Studie die Rede. Es dürfte deshalb unbestritten sein, dass der Bezirk Einsiedeln in der Bewertung völlig frei ist.

### **2. Ausgangslage in Zusammenhang mit der Neukonzessionierung des Etzelwerks**

Mit der Realisierung des Kraftwerks (1932 – 1937) wurde auch das Willerzellerviadukt erbaut. Ausgelöst durch den künstlich angelegten Stausee erfolgte die Umsiedlung von rund 500 Menschen. Knapp 900 Hektaren Land wurden zu Gunsten der Energiegewinnung geopfert. Als Ersatzmassnahme für die im See versenkte regionale Verbindungsachse Sattellegg – Willerzell – Birchli – Einsiedeln erstellte die Etzelwerk AG unter anderem das Willerzellerviadukt. Für den Bezirksrat ist es selbstverständlich, dass die Kraftwerkgesellschaft nach rund 75 Jahren erfolgreicher und rentabler Energiegewinnung auch künftig zu ihren Verpflichtungen stehen muss. Wie bereits vermerkt, besteht der Bezirk Einsiedeln auf der Erhaltung der direkten Verbindung über den See von Einsiedeln nach Willerzell für die ganze Dauer der neuen Konzession. Die bisherigen Verlautbarungen der SBB zu diesem Thema sind inakzeptabel. Sie laufen darauf hinaus, dass die Konzessionärin den durch den See bzw. die Energiegewinnung geschaffenen Nachteil nicht mehr auszugleichen bereit ist. Das Willerzellerviadukt liegt heute im Hauptstrassennetz des Kantons, es weist viele Vorteile auf (kurzer Verkehrsweg für die Bevölkerung und für die übergeordnete Verbindung, Umwelt, Landverbrauch, EKS usw.) und der Bezirksrat erwartet, dass sich der Kanton im Rahmen der Verhandlungen über die Neukonzessionierung für den Erhalt dieser Verbindung einsetzt. Damit kann er einen massgeblichen Beitrag zur erfolgreichen Konzessionserneuerung leisten. Würde der Kanton diese Verkehrsachse fallen lassen, würde er sich für die Verhandlungen über die Neukonzessionierung keineswegs eines Problems entledigen. Vielmehr wäre das Gegenteil der Fall. Eine erfolgreiche Erneuerung der Konzession würde in Frage gestellt und damit nicht nur die Interessen des Kantons Schwyz, sondern auch jene der Bezirke Höfe und Einsiedeln und der Mitkonzedenten Kantone Zürich und Zug massiv gefährdet. Am Ende wird die Bevölkerung des Bezirks Einsiedeln dem Konzessionsvertrag zustimmen müssen. Für die Gesamtbeurteilung der vorliegenden Frage zur Erschliessung von Willerzell ist der dargelegte (und in der Studie nicht behandelte) Aspekt somit von grösster Bedeutung.

### **3. Beurteilung der Studie**

#### **3.1. Beurteilungskriterien**

##### **3.1.1. Konsequenzen für das kantonale Strassennetz**

Mit dem Rückbau des Viadukts würde die im kantonalen Strassengesetz dokumentierte Verbindung Birchli – Willerzell – Sattelleggstrasse – Siebnen (Hauptstrasse gemäss Strassengesetz § 5 und Anhang Seite 15) gekappt. Der Bezirksrat erwartet vom Kanton, dass auch in Zukunft ein zusammenhängendes Hauptstrassennetz gesichert ist, welches seiner Funktion

gerecht wird. Ohne das Willerzellerviadukt müssten folgende Strassenabschnitte neu als Kantonsstrassen klassiert werden:

*Achse Nord:* Das Teilstück Willerzell – Roblosen – Umfahrungsstrasse hätte die übergeordnete Verbindung Sattelegg – Biberbrugg sicherzustellen.

*Achse Ost:* Das Teilstück Willerzell – Ruostel hätte die übergeordnete Verbindung Sattelegg – Ybrig sicherzustellen.

Aufgrund der bereits klassierten Hauptstrassen ist es augenfällig, dass die bezeichneten beiden Achsen ohne Viadukt Vernetzungsfunktionen von überkommunaler Bedeutung übernehmen müssten und mit ihrem heutigen Ausbauprofil dem erforderlichen Standard nicht entsprechen würden.

Die Studie 'Variantenvergleich' (Kapitel 5.2) bezeichnet auf den beiden Achsen Nord und Ost Ausschlusskriterien, die durch die politische Realisierbarkeit, den Verkehrsfluss und die übergeordneten Interessen (nationale Schutzgebiete) begründet werden. Der Bezirksrat teilt diese Einschätzungen teilweise. Er ist aber dezidiert der Auffassung, dass aufgrund der enthaltenen No-Go's die kantonale Verbindungsfunktion nicht in Abrede gestellt werden darf. Das Willerzellerviadukt nimmt auch im kantonalen Strassennetz eine Schlüsselstelle- bzw. -funktion ein. Bei einem ersatzlosen Abbruch dieses Bauwerks könnte im verbleibenden Verkehrsnetz kein adäquater Ersatz gefunden werden.

### 3.1.2. Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr

Zwei Regionalbuslinien (552 und 553, Standardbusse 12m bzw. 15m) verkehren heute über das Willerzellerviadukt. Wenn diese Fahrbeziehung durch den Rückbau der Brücke oder durch die thematisierte Sofortmassnahme 'Gewichtsbeschränkung' nicht mehr gefahren werden kann, hat dies massive betriebliche und erschliessungstechnische Auswirkungen auf die ganze Region. Im Weiteren ist das öV-Angebot für das Fahrplanjahr 2016/2017 bereits bestellt und die Finanzierung aufgegleist. Entsprechende Angebotsänderungen müssen jeweils im Juli für das Folgejahr definiert werden. Der Bezirk besteht allerdings ohnehin auf der Erfüllung der Konzession bis am 31.12.2022. Die Kostenfolgen, welche einem Wegfall der bestehenden öV-Verbindungen sind im Variantenvergleich ungenügend berücksichtigt und müssten natürlich auch in den Aspekt 'Wirtschaftlichkeit' einfließen.

### 3.1.3. Konsequenzen für den Veloverkehr

Auch wenn der Viadukt keine getrennten Verkehrsflächen für Velos aufweist, wird er heute sehr intensiv durch Velos befahren. Mit dem Viadukt beträgt die Fahrdistanz zwischen Willerzell und dem Dorf Einsiedeln ca. fünf Kilometer; eine Distanz, die im Alltag gut mit dem Velo zurückgelegt werden kann. Heute ist diese Verbindung eine bedeutende Schulwegachse für die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe in Einsiedeln. Entfällt diese Seequerung, steigt die Distanz auf ca. neun Kilometer und kann nicht mehr ohne speziellen Effort mit dem Velo zurückgelegt werden. Eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die nördliche und östliche Seeseite ohne entsprechenden Profilausbau würde klar zu Lasten des Veloverkehrs gehen. Gemäss der Tabelle Variantenvergleich, Position Nr. 35 kann die Variante 'Nur Rückbau Viadukt' trotz einer wegrationalisierten Infrastruktur für die entsprechende Zielgruppe (Alltagsverkehr, SchülerInnen) Punkte erzielen. Diese Bewertung ist für den Bezirksrat nicht nachvollziehbar.

### 3.1.4. Konsequenzen für das Entwicklungskonzept Sihlsee (EKS)

Unter der Federführung des Umweltdepartements des Kantons Schwyz wurde das Entwicklungskonzept Sihlsee (EKS, Stand Januar 2014) erarbeitet. Mit dem Ziel einer nachhaltigen



Entwicklung und optimalen Nutzung des Sihlsees sowie dessen Lebens- und Erholungsräume wurde das Richtplangeschäft RMI-3.2 'Entwicklungskonzept Sihlsee' formuliert. In dieser Konzeption ist sowohl der Rundweg Nord als auch der Rundweg Mitte über das Willerzellerviadukt aufgeführt. Mit dem ersatzlosen Abbruch der Brücke könnten bedeutende Elemente des Konzepts nicht mehr realisiert werden. Die ausgewiesene Verkehrsverlagerung ohne Viadukt hätte auch eine kritische touristische Relevanz. Auf der heute relativ verkehrsarmen nördlichen und östlichen Seeseite würde sich das Verkehrsaufkommen verdoppeln. Dies auf einer Infrastruktur, die aufgrund des Temporegimes und der Fahrbahnbreiten keinen Mehrverkehr verträgt. Die touristische Nutzung würde dadurch massiv behindert und wäre nur noch sehr eingeschränkt möglich.

Auch in diesem Kapitel kann gemäss der Tabelle Variantenvergleich, Positionen Nr. 36 und 45 die Variante 'Nur Rückbau Viadukt' trotz eines faktisch wegfallenden touristischen Angebots für die entsprechende Zielgruppe (Freizeitverkehr) und negativen Auswirkungen auf das Gesamtkonzept Punkte erzielen, was für den Bezirksrat ebenfalls nicht nachvollziehbar ist.

### 3.1.5. Wirtschaftlichkeit

Unter diesem Kriterium wird die Position Nr. 2 (Rückbau) bei der Variante 'Neubau' mit Fr. 6'000'000.- und bei sämtlichen anderen Varianten mit Fr. 3'000'000.- veranschlagt. Diese Differenz ist nicht nachvollziehbar.

Bei der Position Nr. 5 wird unter der Rubrik 'Erstellung' die Klammerbemerkung 'inkl. Rückbau' aufgeführt. Diesbezüglich stellt sich die Frage, ob der Rückbau doppelt aufgerechnet wird (vgl. siehe Position Nr. 2.).

Wie bereits vermerkt, enthält die Studie keine Aussagen über die Mehrkosten im Bereich öffentlicher Verkehr, welche mit Sicherheit sehr erheblich wären. Gerade diese Kosten müsste auch der Kanton in die Waagschale legen.

Schliesslich werden unter dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit die Mehrkosten für die betroffene Bevölkerung von Willerzell (vor allem in Bezug auf Fahrkosten und Zeitaufwand) völlig ausser Acht gelassen. Auch diese Effekte müssten monetarisiert werden, um objektive Aussagen und eine verlässliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten. In seiner Eingabe beziffert der Einwohnerverein die jährlichen Mehrkosten für die Bevölkerung (ohne Berücksichtigung des zusätzlichen Zeitaufwands!) auf Fr. 1.956 Mio. pro Jahr. Die Berechnung ist durchaus plausibel. Schliesslich würden auch beim öffentlichen Verkehr beträchtliche jährliche Mehrkosten anfallen.

### 3.1.6. Umwelt

Unter diesem Kriterium werden der zusätzliche Flächenverbrauch, Natur- und Landschaftschutz, Naturgefahren und geologische Risiken und Gewässerschutzbereiche genannt. Klar zu wenig gewichtet werden die zusätzliche Luftverschmutzung im Falle eines Wegfalls des Viadukts und die zusätzliche Lärmbelastung, z.B. durch eine massive Zunahme der Fahrten durch das 1400 Einwohner zählende Dorf Gross.

### 3.1.7 Gesamthafte Auswirkungen auf die Bevölkerung in Willerzell

Willerzell weist heute eine Bevölkerung von 964 Personen auf. In den letzten Jahren wurden viele Projekte bewilligt und die Anzahl der Wohneinheiten in Willerzell wird in kurzer Zeit massiv zunehmen. Seit dem 1.1.2012 (in der Studie Referenzzeitpunkt für die Anzahl Fahrten DTV) sind 119 Wohneinheiten dazu gekommen, wobei 92 davon erst bewilligt sind (85 in der Grossüberbauung Seegüetli und 7 in der Überbauung Bodenmattli). Geht man von einer durchschnittlichen Belegung einer Wohneinheit von 2.5 Personen aus, ist in den nächsten 2 - 3 Jahren mit einer Bevölkerungszunahme von rund 300 Personen auf rund 1250 Personen zu rechnen. Willerzell, das in früheren Verlautbarungen des Tiefbauamts als „Weiler“ bezeichnet wurde, ist gleich gross wie Vorderthal und grösser als acht Gemeinden im Kanton Schwyz. Diese Relationen sind bei der Beurteilung der Auswirkungen, welche die Kappung

der heutigen Lebensader Willerzellerviadukt für die Bevölkerung hätte, zu bedenken (neben den zusätzlichen Auswirkungen für die überregionale Strecke, welche die Bezirke March und Einsiedeln verbindet). Schliesslich schneidet das Viadukt in Bezug auf die Sicherheit viel besser als die Alternativrouten ab.

### 3.2. Varianten

Während Einigkeit darüber besteht, dass die Variante 1 (Neubau Kantonsstrasse über Stau-mauer aufgrund des Moorschutzes ein sogenanntes No-Go darstellt, erscheinen die in der Studie enthaltenen Varianten 2.1 (Viadukt für öV und LV, Neubau Kantonsstrasse Ruostel - Willerzell) sowie 3.1 (Viadukt für öV und LV, keine Kantonstrasse) zum vornherein fragwürdig und nicht realistisch, weil – wie auch verschiedene Studien zum Zustand und zu den Sanierungskosten des Willerzellerviadukts zeigen – die Sanierungskosten des Willerzellerviadukts mit Gewährleistung des heutigen öffentlichen Verkehrs kaum wesentlich von den Kosten abweichen dürften, welche für eine Sanierung und Fortführung der heutigen Nutzung bestehen.

Die Variante 3 (nur Abbruch Viadukt ohne weitere Massnahmen) würde nicht nur die berechtigten Bedürfnisse der Einwohner von Willerzell und der ganzen Region vollkommen ignorieren, sondern auch diametral den Zielsetzungen des vom Kanton initiierten Entwicklungskonzepts Sihlsee widersprechen. Der Freizeitverkehr entlang der Ostroute würde durch den Mehrverkehr massiv beeinträchtigt. Ein dadurch eventuell notwendiger Ausbau – die Studie erwähnt in Ziff. 2.4.1 allfällige Flächen für den Langsamverkehr – müsste der Bezirk Einsiedeln – nota bene die Gemeinde mit dem höchsten Steuerfuss im Kanton – selber finanzieren. Der Bezirksrat kann sich nicht vorstellen, dass der Kanton Schwyz den Bezirk Einsiedeln und dessen Bevölkerung dermassen „im Regen stehen lassen“ und ihnen eine solche Steilvorlage für die Versenkung der Etzelwerkkonzession an der Urne liefern würde.

Würde die Variante 2 (kein Willerzellerviadukt, Neubau Kantonsstrasse über Steinbachviadukt - Willerzell-Ruostel) realisiert – wovon der Bezirksrat aber nicht ausgeht – wäre die moderat ausgebaute Kantonsstrasse Ruostel-Willerzell durch eine Brücke für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velos) anstelle des heutigen Willerzellerviadukts zu ergänzen. Entsprechende Ideen sind bekanntlich vorhanden. Dies würde die Auswirkungen des Wegfalls wenn auch nur in sehr geringem Masse reduzieren, indem z.B. die Schüler der Oberstufe in der wärmeren Jahreszeit und wenn es die Witterungsverhältnisse erlauben, diesen Weg benutzen könnten. Für eine Realisierung wäre ein substantieller Beitrag des Kantons erforderlich.

Die Varianten 0 (Neubau und Sanierung) schneiden in der Gesamtbewertung der Studie gut bis sehr gut ab. Die Kosten für die Variante Neubau erscheinen im Moment als hoch, langfristig aber als durchaus tragbar und wenn ihr die Mehrkosten in Bezug auf Individualverkehr, öffentlichen Verkehr, Umwelt, Sicherheit usw. gegenübergestellt werden, sogar als wirtschaftlich und sinnvoll.

### 3.3 Trägerschaft

#### Variante 0:

Nicht zutreffend ist bei dieser Variante, dass die östliche Sihlseeuferstrasse nicht mehr durchgängig Verbindungsstrasse sein müsse, entspricht doch die bestehende Strasse genau den Anforderungen von § 6 des Strassengesetzes. Die Strasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Dörfern und Schulstandorten Einsiedeln, Egg, Willerzell und Euthal. Es handelt sich um die direkte Verbindung zwischen Euthal, Willerzell und Egg. Für die direkte Verbindung dieser Ortschaften besteht keine Hauptstrasse. Dazu kommt, dass der

Strasse eine wichtige touristische Bedeutung zukommt. *Die Strasse muss deshalb bei jeder Variante mindestens eine Verbindungsstrasse bleiben* (bei einem Wegfall des Willerzellerviadukts auf der Strecke Ruostel – Willerzell Kantonsstrasse).

Variante 1:

Entfällt, da die Strecke Nord nicht ausgebaut werden kann.

Variante 2:

Hier handelt es sich um die Variante Route Süd. Der Plan (Abbildung 8) ist offensichtlich falsch. Richtig scheint dem Bezirksrat, dass Egg über die Verbindungsstrasse und Willerzell über die Kantonsstrasse (Steinbachviadukt, Ruostel, Willerzell) erschlossen würde. Nicht zutreffend ist, dass die Strecke Egger Badi – Willerzell keine Verbindungsstrasse mehr sein müsste. Es kann dazu auf die Ausführungen zu Variante 0 verwiesen werden.

Variante 2.1 und 3.1:

Hier dürfte Einigkeit bestehen, dass diese Varianten entfallen.

#### 4. Fazit

1. Die Kosten-/Nutzenbetrachtung ist bei einem Neubau oder einem Erhalt des Viadukts günstig, wenn eine langfristige Betrachtung erfolgt und alle Faktoren richtig gewichtet werden. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen Ziff. 3.1.2. bis 3.1.6, insbesondere jene zur Wirtschaftlichkeit (3.1.5). Dies gilt nicht nur für die betroffene Bevölkerung und den Bezirk Einsiedeln, sondern auch für den Kanton Schwyz als Träger des Willerzellerviadukts und teilweise der Zufahrtsstrassen. Der Erhalt des Viadukts entspricht den Zielsetzungen des Kantons Schwyz u.a. in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und den Umweltschutz, die Varianten ohne Willerzellerviadukt wären rück-schrittlich.
2. Der Willerzellerviadukt wurde vor 80 Jahren zum Ausgleich des Nachteils, den die Bevölkerung von Willerzell durch den Stau des Sees und die dadurch gekappte direkte Verbindung nach Einsiedeln hinnehmen musste, gebaut. Diese Investition war eine Bedingung für die Erstellung des Werks und für die Möglichkeit, während 80 Jahren erfolgreich Elektrizität zu produzieren. An dieser Begründung und Rechtfertigung hat sich überhaupt nichts geändert mit Ausnahme der Tatsache, dass heute noch viel mehr Menschen auf eine direkte Verbindung angewiesen sind. Der Sihlsee ist jener Stausee in der Schweiz sein, welcher mit Abstand am meisten direkt in einem Siedlungsgebiet liegt und die Infrastruktur dieses Siedlungsgebiets tangiert. Bei Bergstauseen (dem Normalfall) besteht eine komplett andere Situation. Der Sihlsee bietet dem Konzessionär den finanziell sehr bedeutenden Vorteil, dass der produzierte Strom ohne weiten Transport fast direkt in die untergeordneten Netze eingespeist werden kann. Dem steht der Nachteil der Infrastrukturkosten und der Abgeltungen für die nachteiligen Auswirkungen des Speicherbeckens im Siedlungsgebiet gegenüber. *Die Anerkennung dieses Zusammenhangs durch die Konzessionärin und den Kanton Schwyz bildet die Grundlage für eine Lösung, welcher am Ende alle Konzessionen zustimmen können.* Umgekehrt kann das Herausbrechen eines für die Bevölkerung sehr wichtigen Elements eine Lösung verunmöglichen.

**Der Bezirksrat beschliesst:**

1. Dem Regierungsrat des Kantons Schwyz wird beantragt, die Varianten 0 (Neubau oder Sanierung des Willerzellerviadukts) weiter zu verfolgen und in den Verkehrsrichtplan zu integrieren.
2. Falls – wovon der Bezirksrat keineswegs ausgeht – das Willerzellerviadukt nach Ablauf der Übergangskonzession Etselwerk nicht mehr bestehen sollte, spricht sich der Bezirksrat für die Variante 2 mit Ausbau und Übernahme der Strecke Ruostel – Willerzell in das Hauptstrassennetz und die Beibehaltung der übrigen Verbindungsstrassen aus. Zusätzlich würde der Bezirksrat die Unterstützung des Kantons bei der Schaffung einer Verbindung für den Fussgänger- und Veloverkehr an der Stelle des heutigen Willerzellerviadukts erwarten.
3. Das Willerzellerviadukt hat bis zum Ende der Übergangskonzession eine Gewichtsbeschränkung von 16 Tonnen aufzuweisen. Eine zusätzliche Gewichtsbeschränkung akzeptiert der Bezirksrat auf keinen Fall. Gegen eine allfällige Verletzung der Etselwerkkonzession würde der Bezirksrat konsequent vorgehen.
4. Der Bezirksrat ersucht den Regierungsrat, den Bezirk Einsiedeln im Rahmen der Konzessionsverhandlungen in Bezug auf die Erhaltung der direkten Verbindung in Form eines Neubaus oder der Sanierung des Willerzellerviadukts während der ganzen Konzessionsdauer zu unterstützen.
5. Zufertigung:
  - Baudepartement des Kantons Schwyz, Postfach 1250, 6431 Schwyz
  - Umweltdepartement des Kantons Schwyz, Postfach 1210, 6431 Schwyz

**Anhang:** Stellungnahme Einwohnerverein Willerzell vom 2.7.2016

**Bezirksrat Einsiedeln**

Der Bezirksammann:

Der Landschreiber:



Franz Pirker



Peter Eberle