

Beschluss Nr. 984/2018

Schwyz, 18. Dezember 2018 / pf

Sind 30 Millionen für den Autobahn-Halbanschluss Arth angebracht?

Beantwortung der Interpellation I 25/18

1. Wortlaut der Interpellation

Am 10. Juli 2018 haben die Kantonsräte Jonathan Prelicz und Andreas Marty folgende Interpellation eingereicht:

„Am 19. Juni 2018 gab der Regierungsrat bekannt, dass das Baudepartement des Kantons Schwyz die erste Planungsstufe für einen Halbanschluss Arth abgeschlossen, einen Variantenentscheid getroffen und die betroffenen Anwohner informiert hat.

Die neue Auffahrt zur Autobahn soll laut der Medienmitteilung im Süswinkel ab der Luzernerstrasse erfolgen. Dazu muss seeseitig eine neue Rampe gebaut und das bestehende Viadukt in Fahrtrichtung Küssnacht verbreitert und angepasst werden. Laut Aussagen des Regierungsrates sieht die vorliegende Lösung zwar einen geringen Landverbrauch aber auch aufwendige Kunstbauten vor. Gemäss ersten Berechnungen sei mit Kosten von rund 30 Mio. Franken zu rechnen. Aus diesen Angaben ergeben sich für uns folgende Fragen:

- 1. Das Bundesamt für Strassen hatte scheinbar eine Studie zu diesem Vorhaben gemacht und in der Folge entschieden, das Projekt aufgrund eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht zu unterstützen. Ist der Regierungsrat bereit, diese Studie zu publizieren?*
- 2. Das Astra unterstützt das Projekt nicht und zahlt darum auch nichts an die Baukosten. Der Regierungsrat will es trotzdem bauen. Wie rechtfertigt er das Projekt bezüglich Sparsamkeit und Kosteneffizienz?*
- 3. Wie viel Kulturland soll für die Auffahrt verbaut werden?*
- 4. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Verkehrszunahme auf der Luzernerstrasse? Wie viele zusätzliche Fahrzeuge werden von Walchwil her durch Arth auf die Autobahnauffahrt fahren? Sind im Zusammenhang mit der Verkehrszunahme flankierende Massnahmen auf der Kantonsstrasse in Arth geplant? Falls ja: Welche?*

5. *Wie hoch wird der Zeitgewinn durch die zusätzliche Auffahrt für die Bevölkerung im Zentrum von Arth und von Walchwil für die Fahrt in die Stadt Zürich sein?*
6. *Wie hoch ist die finanzielle Beteiligung von Walchwil und Zug und/oder des Kantons Zug an den Halbanschluss?*
7. *Muss auf der Autobahn für die neue Einfahrt eine Temporeduktion auf 100 km/h vorgenommen werden und wenn ja, über welche Distanz?*
8. *Der Regierungsrat lehnte bis vor drei Jahren den Bau einer Autobahnauffahrt Richtung Küssnacht ebenfalls ab, weil sie bautechnisch sehr anspruchsvoll und kostenintensiv sei. Ein weiterer Grund war die Sorge um das Landschaftsbild. Warum ist der Regierungsrat heute anderer Ansicht? Schadet die gewählte Variante dem Landschaftsbild weniger als anfänglich befürchtet oder wird dies heute einfach in Kauf genommen?*
9. *Ein- und Ausfahrten von Autobahnen sind häufige Unfallschwerpunkte. Bei der geplanten Einfahrt in Arth dürfte dies erst recht der Fall sein, weil die Einfahrt im Bereich eines Viaduktes realisiert werden soll, wo nicht einmal ein Pannestreifen vorhanden ist. Wie rechtfertigt der Regierungsrat diese zusätzliche Unfallgefahr?*

Wir bedanken uns beim Regierungsrat für das Beantworten unserer Fragen.“

2. Antwort des Regierungsrates

2.1 Das Bundesamt für Strassen hatte scheinbar eine Studie zu diesem Vorhaben gemacht und in der Folge entschieden, das Projekt aufgrund eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht zu unterstützen. Ist der Regierungsrat bereit, diese Studie zu publizieren?

Die erwähnte Untersuchung (Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB A4 Anschluss Arth, September 2012) wurde durch den Kanton erstellt. Die vorliegende Machbarkeitsstudie bildet eine Grundlage für die weitere Planung. Beim Erstellen des generellen Projekts durch das Bundesamt für Strassen ASTRA können sich noch Änderungen ergeben, u.a. auch bei der Linienführung. Die Machbarkeitsstudie ist auf der Website des Baudepartementes/Tiefbauamt aufgeschaltet.

*2.2 Das Astra unterstützt das Projekt nicht und zahlt darum auch nichts an die Baukosten. Der Regierungsrat will es trotzdem bauen. Wie rechtfertigt er das Projekt bezüglich **Sparsamkeit und Kosteneffizienz?***

Der Anschluss hat für die Region einen verkehrlichen sowie volkswirtschaftlichen Nutzen. Mit einem geringen Eingriff in die Landschaft bei der bestehenden Autobahnabfahrt, wo bereits ein Eingriff in die Landschaft vorhanden ist, kann mit der neuen Einfahrt die Reisezeit von Arth und Walchwil in Richtung Küssnacht/Zürich verringert sowie die Erreichbarkeit verbessert werden. Zudem wird die Strecke Arth bis Autobahnanschluss Goldau verkehrlich entlastet. Mit der Entlastung des bestehenden Strassenstücks kann auf einen Ausbau verzichtet werden.

2.3 Wie viel Kulturland soll für die Auffahrt verbaut werden?

Die neue Auffahrt kommt gemäss der vorliegenden Machbarkeitsstudie mehrheitlich auf dem Grundstück der Nationalstrasse zu liegen. Zusätzlich sind auch noch zwei Privatgrundstücke sowie der Kanton betroffen. Insgesamt ist ein **Landerwerb von rund 0.04** ha notwendig. Die be-

troffenen Flächen werden heute nur teilweise landwirtschaftlich genutzt, mehrheitlich sind die Flächen unproduktiv.

2.4 Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Verkehrszunahme auf der Luzernerstrasse? Wie viele zusätzliche Fahrzeuge werden von Walchwil her durch Arth auf die Autobahnauffahrt fahren? Sind im Zusammenhang mit der Verkehrszunahme flankierende Massnahmen auf der Kantonsstrasse in Arth geplant? Falls ja: Welche?

Eine Verkehrszunahme auf der Luzernerstrasse, sowie im unteren Abschnitt der Gotthardstrasse in Arth, wird es geben. Am markantesten wird der Verkehr am Morgen in Richtung neue Einfahrt zunehmen. Für die Morgenspitzenstunde wird für den Abschnitt Oberarth bis Arth sowie bis zur geplanten Einfahrt A4 von einer zusätzlichen Belastung von rund 140 Fahrzeugen ausgegangen. Jene rund 140 Fahrzeuge werden dadurch weniger auf der Gotthardstrasse in Goldau zum Anschluss Goldau fahren. Eine Verkehrszunahme auf der Zugerstrasse konnte mit den Modellberechnungen nicht beobachtet werden.

Unabhängig vom Autobahnanschluss hat der Regierungsrat bereits ein Massnahmenkonzept auf der Luzernerstrasse genehmigt, welches Verbesserungen für den Langsamverkehr vorsieht. Ein ähnliches Massnahmenkonzept auf der Zugerstrasse steht ebenfalls kurz vor der Genehmigung.

2.5 Wie hoch wird der Zeitgewinn durch die zusätzliche Auffahrt für die Bevölkerung im Zentrum von Arth und von Walchwil für die Fahrt in die Stadt Zürich sein?

Der Zeitgewinn für die Arther- und Walchwilerbevölkerung wird mit circa 4.5 bis 5 Minuten geschätzt.

2.6 Wie hoch ist die finanzielle Beteiligung von Walchwil und Zug und/oder des Kantons Zug an den Halbanschluss?

Eine finanzielle Beteiligung ist grundsätzlich nicht vorgesehen, da das Territorialprinzip zum Tragen kommt. Schwyz finanziert seine Strassen und andere Kantone ihre Abschnitte. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons Zug und/oder der Gemeinde Walchwil auf freiwilliger Basis ist jedoch nicht ausgeschlossen.

2.7 Muss auf der Autobahn für die neue Einfahrt eine Temporeduktion auf 100 km/h vorgenommen werden und wenn ja, über welche Distanz?

Eine Geschwindigkeitsreduktion ist nicht vorgesehen. Die Beschleunigungsstrecke für die Einfahrt von 300 m entspricht den Vorgaben des Bundes.

2.8 Der Regierungsrat lehnte bis vor drei Jahren den Bau einer Autobahnauffahrt Richtung Küssnacht ebenfalls ab, weil sie bautechnisch sehr anspruchsvoll und kostenintensiv sei. Ein weiterer Grund war die Sorge um das Landschaftsbild. Warum ist der Regierungsrat heute anderer Ansicht? Schadet die gewählte Variante dem Landschaftsbild weniger als anfänglich befürchtet oder wird dies heute einfach in Kauf genommen?

Eine Kleine Anfrage 2010 durch KR Kuno Kennel wurde durch das Baudepartement am 6. Dezember 2010 beantwortet. Dabei wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB in Aussicht gestellt. Auf Grundlage der nachfolgenden Planung bestätigte das ASTRA die Machbarkeit und Realisierbarkeit. Mit Beantwortung des Postulats P 5/2017 (RRB Nr. 784/2017) äusserte sich der Regierungsrat erstmalig, den Halbanschluss Arth zu realisieren. Eine Ablehnung des Projekts Halbanschluss Arth durch die Regierung hat es nie gegeben.

Die Möglichkeit, die Region Arth auf einfache Weise besser nach Norden zu erschliessen, hat die Regierung bestärkt, ein generelles Projekt ausarbeiten zu lassen. Der Regierungsrat hat ebenfalls erkannt, dass eine Bündelung der Verkehrsträger **einen positiven Effekt hat.**

Bei der aktuellen Ausarbeitung des generellen Projekts durch das ASTRA werden die Vorgaben des Bundes mit den notwendigen Indikatoren unter anderem auch die Umwelt bzw. der Eingriff ins Landschaftsbild erneut detailliert geprüft.

2.9 Ein- und Ausfahrten von Autobahnen sind häufige Unfallschwerpunkte. Bei der geplanten Einfahrt in Arth dürfte dies erst recht der Fall sein, weil die Einfahrt im Bereich eines Viadukts realisiert werden soll, wo nicht einmal ein Pannestreifen vorhanden ist. Wie rechtfertigt der Regierungsrat diese zusätzliche Unfallgefahr?

Diese Aussage trifft nicht ganz zu. Es ist weitgehend ein Pannestreifen vorhanden. Am Beginn der Einfahrt, im Kurvenbereich ist kein Pannestreifen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite ist jedoch infolge der erforderlichen Kurvenbreite sehr breit. Im Beschleunigungsbereich (gerade Strecke) ist ein Pannestreifen mit einer Breite von 2.5 m vorgesehen.

Ob schliesslich alle Vorgaben des ASTRA eingehalten werden können, wird sich erst in der Phase des generellen Projekts zeigen.

Beschluss des Regierungsrates

1. Der Vorsteher des Baudepartementes wird beauftragt, die Antwort im Kantonsrat zu vertreten.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

