

Sind 30 Millionen für den Autobahn Halbanschluss Arth angebracht?

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 Süsswinkel 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.



KR Jonathan Prelicz, Arth



KR Andreas Marty, Arth