

**Beschluss Nr. 784/2017**

Schwyz, 17. Oktober 2017 / ju

**Halbanschluss A4 Arth realisieren!**

Beantwortung des Postulats P 5/17

**1. Wortlaut des Postulats**

Am 11. April 2017 haben Kantonsrat Adrian Dummermuth und elf Mitunterzeichnende folgendes Postulat eingereicht:

*„In den kommenden Jahren wird das Autobahnteilstück A4 zwischen Küssnacht und Goldau saniert. In diesem Zusammenhang wurde in parlamentarischen Vorstössen schon mehrmals gefordert, gleichzeitig den bestehenden Viertelanschluss Arth zu einem Halbanschluss auszubauen.*

*Für die Sanierung sind nun offenbar keine speziellen Werkzufahrten vorgesehen – damit entfällt die Variante, über eine solche Zufahrt den Anschluss zu erweitern.*

*Trotzdem bzw. gerade deswegen ist es nun an der Zeit, den Halbanschluss A4 Arth zu fordern, voranzutreiben und zu realisieren. Im Vordergrund stehen dabei regionalpolitische und verkehrstechnische Gründe.*

*Das Einzugsgebiet Küssnacht – Arth-Goldau weist ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf, die Bautätigkeit ist seit Jahren auf konstant hohem Niveau. Mit der Anbindung des Bahnhofs Goldau an das Streckennetz der NEAT ist nochmals von einem weiteren Entwicklungsschub auszugehen, welcher auch Auswirkungen auf den Individualverkehr haben wird. So ist es bereits jetzt eine der wichtigsten Herausforderungen der Gemeinde Arth, die verkehrstechnische Erschliessung zu planen und zu steuern. Ein Halbanschluss Arth würde im Rahmen der Gesamtentwicklung der Gemeinde Arth wesentliche Vorteile bringen und zu einer Aufwertung der Region beitragen.*

*Die Auswirkungen des Wachstums und der stetigen Zunahme des Individualverkehrs auf den Strassen im Gebiet Arth – Küssnacht sind unübersehbar. So ist die Autobahn Auf- und Ausfahrt Küssnacht chronisch überlastet. Arther und Walchwiler Autofahrer benützen regelmässig die Au-*

*tobahnauffahrt Küssnacht, um in Richtung Norden zu gelangen – damit der Stau umfahren werden kann, werden u.a. Quartierstrassen in Immensee benützt. Auch die Gotthardstrasse von Arth nach Goldau weist eine sehr hohe Verkehrsdichte auf. Das Einmünden aus den verschiedenen Zubringern in Goldau ist vielfach mit langen Wartezeiten verbunden.*

*Ein Halbanschluss Arth würde zweifellos zur Entlastung der prekären Situation des Autobahnanschlusses Küssnacht beitragen.*

*Gemäss ASTRA könnte die neue Autobahnzufahrt unabhängig von den Sanierungsarbeiten auf der Stammachse geplant und gebaut werden. Offenbar hat der Halbanschluss Arth aber keine Priorität. Diese Haltung ist unverständlich und nicht akzeptierbar. Es scheint, dass berechnete Interessen der Region Arth – Küssnacht ignoriert werden.*

*Aus diesem Grund fordert der vorliegende Vorstoss klar die Realisierung des Halbanschlusses A4 Arth. Der Regierungsrat wird aufgefordert, Massnahmen zu treffen und Einfluss zu nehmen, dass diese Forderung erfüllt wird. Der Regierungsrat wird gebeten, dem Parlament innert nützlicher Frist Bericht zu erstatten.“*

## **2. Antwort des Regierungsrates**

### 2.1 Ausgangslage

Aufgrund der verkehrlichen Nachfrage wurde der Anschluss Arth in den 1970er-Jahren als Viertelanschluss Arth geplant und im Zuge des Autobahnbaus Abschnitt Sihlbrugg – Brunnen realisiert. Der Teilabschnitt Küssnacht bis Goldau wurde als Nationalstrasse II. Klasse ausgewiesen.

Während der Erarbeitung des alten Richtplans wurden generell alle bestehenden Autobahnanschlüsse der Region Rigi-Mythen untersucht. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die Erweiterung des Anschlusses Arth mit dem Hinweis, diesen näher zu untersuchen, aufgenommen.

Der Antrag des Regierungsrates zur näheren Untersuchung der Erweiterung des Viertelanschlusses Arth zu einem Halbanschluss (wie im Richtplan vorgesehen) wurde im Jahr 2008 gestellt und im Jahr 2010 durch den Bund genehmigt.

Zwischen 2009–2010 wurden mögliche Varianten eines Halbanschlusses Arth aufgezeigt. Sämtliche Varianten wurden anschliessend bezüglich Machbarkeit überprüft und mit dem Bund eingehend diskutiert.

Eine im Jahr 2012 durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durch den Kanton Schwyz nach Vorgaben des ASTRA zeigte, dass aus planerischer Sicht die Erweiterung des bestehenden Viertelanschlusses nicht zweckmässig ist. Weiter wird darauf aufmerksam gemacht, dass es sich im Planungsgebiet um ein landschaftlich sensibles Gebiet handelt. Sollten aus anderen, u.a. politischen Gründen, der Halbanschluss gewünscht werden, so ist abzuwägen, ob die Umweltauswirkungen höher als die Kosten oder umgekehrt zu gewichten sind.

Die darauffolgende Prüfung des ASTRA und die anschliessende Stellungnahme im Jahr 2015 bekräftigen die Aussagen der vorangegangenen ZMB. Das ASTRA erachtet den Ausbau für die Nationalstrasse als nicht nötig. Aus diesem Grund wird eine finanzielle Beteiligung durch den Bund bei einem allfälligen Projekt abgelehnt. Das ASTRA hat jedoch gleichzeitig die Bestvariante aus der Machbarkeitsstudie bestätigt, verlangte jedoch technische Nachbesserungen.

## 2.2 Projekt heute

Der Kanton Schwyz überarbeitete die Variante und legte diese nochmals dem ASTRA vor.

Im Schreiben vom Juli 2017 honorierte das ASTRA die Arbeiten des Kantons. Es bekräftigte, dass ihre interne Prüfung ein positives Ergebnis ergeben hat. Die Variante ist auf Grundlage der eingereichten weiterführenden Machbarkeitsstudie verkehrs- und bautechnisch machbar und grundsätzlich realisierbar. Das ASTRA merkte aber an, dass die geplanten Kosten um 160% auf 31.0 Mio. Franken gestiegen sind. Aufgrund dieser Kostensteigerung und des bereits vorher in der ZMB festgestellten ungenügenden Nutzen/Kosten-Verhältnisses und wegen des gänzlich fehlenden Nutzens für die Nationalstrasse bekräftigt das ASTRA erneut, dass eine Kostenbeteiligung weiterhin nicht in Frage kommt.

Gleichzeitig wurde aber auch festgehalten, dass, wenn die Region die Kosten vollumfänglich trägt, der Bund bereit ist, die weiteren Projektierungsschritte in die Wege zu leiten.

## 2.3 Haltung Kanton Schwyz

Der Kanton ist nach wie vor bereit, den Halbanschluss Arth weiter zu verfolgen. Er hat dies strategisch bereits mit dem Richtplaneintrag (Regierungsrat per 8. März 2016 erlassen und Kantonsrat am 13. April 2016 zur Kenntnis genommen) signalisiert. Der Bundesrat hat den Richtplan am 24. Mai 2017 genehmigt, wodurch auch die Bundesämter zur Mitarbeit angehalten werden.

Mit der Vernehmlassung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN), vom 4. Juli 2017 hat der Kanton nochmals postuliert, den Halbanschluss Arth weiterverfolgen zu wollen und den Bund somit aufgefordert, den Halbanschluss in den SIN aufzunehmen.

## 2.4 Weiteres Vorgehen

Das Baudepartement hat bereits die interne Projektorganisation an die Hand genommen. Dabei werden die interessierten Gemeinwesen sowie die betroffenen Dritten beigezogen. Der Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und Anwohner wird ab Anfang 2018 erfolgen.

## 2.5 Fazit

Wie aufgezeigt hat der Kanton schon weitreichende Planungen vorgenommen und sich dafür eingesetzt, dass der Halbanschluss in den bundesrechtlichen und kantonrechtlichen Planungsinstrumente aufgenommen wird. Weiter wurde die interne Projektorganisation an die Hand genommen, um mit den involvierten und interessierten Gemeinwesen die Realisierung zu besprechen.

Der Regierungsrat hat die erforderlichen Massnahmen bereits getroffen und bei den verschiedenen Bundesstellen Einfluss genommen. Die Forderung der Postulanten sind somit erfüllt und der Vorstoss kann als erledigt abgeschrieben werden.

### **Beschluss des Regierungsrates**

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, das Postulat als nicht erheblich zu erklären.
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

