

Beschluss Nr. 699/2019

Schwyz, 15. Oktober 2019 / pf

Hauptstrasse 3: Bauprojekt Ortsdurchfahrt Freienbach West, km 2.420 - km 3.380

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss Nr. 698 vom 15. Oktober 2019 genehmigt hat, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 7.8 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, mit dem Strassenausbau im 2021 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Umgestaltung der Kantonsstrasse Freienbach West, ab Unterführung SBB bis zur Einmündung Leutschenstrasse, ist Bestandteil des langfristigen Massnahmenkonzepts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Freienbach / Bäch, insbesondere für den Langsamverkehr. Bereits im Jahr 1999 wurde ein Massnahmenkonzept Umgestaltung Kantonsstrasse Freienbach bis Bäch entwickelt und 2004 eine 1. Etappe im Ortsteil Bäch umgesetzt. Zwischenzeitlich sind weitere Abschnitte, wie zum Beispiel Freienbach Mitte im Jahre 2012, umgesetzt worden. Momentan wird der Abschnitt Freienbach Ost realisiert. Die siedlungsorientierten Massnahmen in den bereits umgestalteten Abschnitten zeigen allseitig positive Resonanz.

2.2 Umfeld des Projekts

Der Projektperimeter beginnt bei der Unterführung SBB in Ausserbäch (Seestrasse) und erstreckt sich bis zur Einmündung der Leutschenstrasse und somit an den im Jahre 2013 umgestalteten Abschnitt Freienbach Mitte.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt das Projektgenehmigungsverfahren das Baubewilligungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100). Alle für das Bauvorhaben erforderlichen Bewilligungen sind in diesem Verfahren einzuholen. Das Bauprojekt Freienbach West wurde während 20 Tagen bei der Gemeinde Freienbach öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 6 vom 8. Februar 2019. Gegen das Projekt gingen zwei Einsprachen ein. Beide Einsprachen wurden im Rahmen der Einspracheverhandlungen zurückgezogen. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 27. Februar 2019 beauftragte der Gemeinderat Freienbach die Abteilung Tiefbau und Verkehr, eine fachliche Stellungnahme zum Bauprojekt auszuarbeiten. Mit Schreiben vom 25. März 2019 nimmt die Abteilung Tiefbau und Verkehr der Gemeinde Freienbach positiv zum Projekt Stellung.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die betreffende Kantonsstrasse ist als Hauptstrasse Nr. 3 Teil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Sie führt von der Kantonsgrenze ZH/SZ in Bäch bis zur Kantonsgrenze SZ/GL in Reichenburg und stellt neben der Nationalstrasse N3 die wichtigste Verkehrsachse in den Bezirken Höfe und March dar.

3.2 Verkehrliche Belastung

Im Jahr 2017 lag der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) bei der in der Nähe liegenden Zählstelle Nr. 21 Freienbach Ufenaustrasse bei circa 13 000 Fahrzeugen pro Tag. Wird dieser DTV mit dem kantonalen Verkehrsmodell der Belastung von 2012 (Nachführungsstand vom 1. Mai 2015) verglichen, ist festzustellen, dass sich zwischen 2012 und 2017 keine weitere Zunahme der verkehrlichen Entwicklung eingestellt hat. Der im Bauprojektabschnitt verwendete DTV (2012) von 7800 Fahrzeugen stimmt somit mit dem Verkehrsmodell überein.

3.3 Baulicher Zustand der Anlagen

Die bestehende Betonfahrbahn der Kantonsstrasse ist überaltert, uneben und erzeugt daher eine merkliche Lärmbelastung. Die Unterführung Graf ist in einem baulich schlechten Bauzustand und muss ersetzt werden.

3.4 Situation Langsamverkehr

Auf dem Abschnitt Freienbach West ist durchgängig in beiden Fahrrichtungen ein Radstreifen markiert. Seeseitig verläuft durchgehend ein Trottoir. Bergseitig besteht nur teilweise ein vollwertiges Trottoir. Im Abschnitt befinden sich fünf Fussgängerstreifen, jedoch ohne Fussgänger-schutzinseln.

3.5 Verkehrssicherheit

Die Strassenanlage im ganzen Abschnitt ist grundsätzlich übersichtlich. Dies führt aber dazu, dass tendenziell zu schnell gefahren wird. Bei den zahlreichen Ein- und Ausfahrten ab den angrenzenden Grundstücken und/oder Einmündern von Wohnüberbauungen wirkt sich eine erhöhte Geschwindigkeit negativ auf die Sichtverhältnisse und somit der Verkehrssicherheit aus. Trotz dieser Ausgangslage ist keine Häufung von Unfällen oder gar ein Unfallschwerpunkt festzustellen.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehrt der Gemeindebus (Bächerbus) der Linie 189 (Pfäffikon-Bäch). Im Abschnitt befinden sich die Bushaltestellen Obstgarten, Seeberg und Stationsweg. Die Buslinie wird von Montag bis Sonntag im Halbstundentakt betrieben. An den Wochenenden wird der Betrieb am Morgen später angeboten und am Abend früher eingestellt.

3.7 Lärmschutz

Gemäss genehmigtem Lärmsanierungsprojekt (Beschluss RRB Nr. 142/2015) sind keine baulichen Lärmschutzmassnahmen erforderlich. Beim Ersatz des Betonbelags durch einen Asphaltbelag werden die wahrnehmbaren Lärmemissionen weiter reduziert.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Die Betonfahrbahn der Kantonsstrasse wird aufgrund des schlechten baulichen Zustands und den gestellten Ansprüchen an den Lärmschutz vollständig abgebrochen. Mit einem Asphaltbelag wird im Vergleich zum heutigen Zustand der Lärmpegel merklich gesenkt. Im gesamten Abschnitt wird ein Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 1.20 m angeordnet. Über den ganzen Projektperimeter ergibt sich somit neben dem Mehrzweckstreifen pro Richtung je eine Fahrspur (inklusive Radstreifen) von 3.90 m. Seeseitig wird durchgehend ein normbreites (2.00 m) Trottoir vorgesehen. Bergseitig wird nur teilweise ein Trottoir in Normbreite erstellt. Zudem werden Gebäudeerschliessungen bergseitig über ein reduziertes Trottoir von 1.00 m Breite sichergestellt. Ansonsten wird das heutige reduzierte Trottoir künftig als überbreites Bankett ausgebildet. Im Bereich der Fussgängerübergänge (mit Mittelinseln als Querungshilfen) ist die Fahrspur 3.50 m breit.

Die Umgestaltungsarbeiten sollen den Langsam- und motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich entflechten. Die zur Umsetzung empfohlenen Umbaumaassnahmen für die Kantonsstrasse zwischen Pfäffikon und Bäch sollen in erster Linie einen entschleunigenden Fahrraumcharakter und somit eine Sicherheitserhöhung aller Verkehrsteilnehmer erwirken. Neben der gestalterischen Wirkung stellt der Mehrzweckstreifen eine sichere und effiziente Querungs- und Abbiegehilfe bei den zulässigen lokalen Grundstückerschliessungen dar.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Standard Strassenbau

Der Ausbau ist unter Einhaltung der Schweizer Normen und Vorschriften, insbesondere der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie dem Strassenverkehrsrecht, erarbeitet worden. Das Tiefbauamt hat aus den jahrelangen Erfahrungen im baulichen und betrieblichen Unterhalt seiner Strassenanlagen Normalien und Standards erarbeitet, die bei der Projektierung eines Ausbaus berücksichtigt werden. Der gewählte Normalquerschnitt im Projektperimeter entspricht keinem Standard der Normalien oder der Sammlung des Kantons Schwyz. Da der Projektperimeter ein weiterer Teil der Umsetzung des Massnahmenkonzepts in Freienbach und Bäch ist, wird der Normalquerschnitt auch für diesen Abschnitt angewendet.

4.2.2 Normalprofil / Strassenquerschnitt

Der Normalquerschnitt gliedert sich im Projektperimeter in einen seeseitigen Gehweg mit einer Breite von 2.00 m und beidseitigen Radstreifen mit einer Breite von je 1.25 m. Die Fahrbahn-

breite beträgt pro Richtung je 2.65 m. Getrennt werden die beiden Fahrspuren durch einen überfahrbaren Mittelstreifen mit einer Breite von 1.20 m.

4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Alle drei Bushaltestellen (sechs Haltekanten) werden im Grundsatz nach dem Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG, SR 151.3) erstellt. Geschuldet durch bestehende bewilligte Einfahrtssituationen und/oder bedingt durch die horizontale und vertikale Linienführung, die im Grundsatz der bestehenden Situation entsprechen, sind geringfügige Abstriche einer konsequenten BehiG Umsetzung aus technischer sowie wirtschaftlicher Sicht unumgänglich.

4.3 Kunstbauten

Die Unterführung Graf mit unbekanntem Erstellungsjahr wurde 1951 mit einer baulichen Verbreiterung auf den heutigen bestehenden Strassenquerschnitt verändert. Bei der Hauptinspektion 2014 wurde der Zustand des Bauwerks als schlecht bezeichnet. Bei der Unterführung handelt es sich um den Strandweg, der die Hauptstrasse Nr. 3 unterquert. Im Rahmen des Strassenbauprojekts wird die Unterführung durch einen Neubau ersetzt. Die lichte Breite der neuen Unterführung sowie die lichte Höhe beträgt jeweils 4.20 m. Teilweise werden die Flügelmauern bei der Unterführung ergänzt und erneuert.

4.4 Entwässerungskonzept

Das Strassenabwasser wird mittels Schlammsammler gesammelt und in eine neu zu erstellende Entwässerungsleitung geführt. Über die bestehenden Meteorwasserleitungen wird das unbehandelte Strassenabwasser in den Zürichsee eingeleitet. Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung sowie den Prognosezustand 2035 ist nach geltender Gesetzgebung keine Strassenabwasserbehandlung erforderlich. Da die neue Strassenanlage praktisch keine Veränderungen der zu entwässernden Strassenfläche zur Folge hat und die Restkapazitäten der bestehenden Ableitung als ausreichend nachgewiesen wurden, wird auf eine separate Ableitung von Strassenabwasser, wie dies im Entwässerungskonzept Freienbach West noch vorgesehen war, verzichtet.

4.5 Werkleitungen / Beleuchtung

Sämtliche Werkleitungsträger sind bereits über das Projekt informiert worden. Die Anlagen von Gas, Wasser, Elektrizität, Fernsehen und Telefon sind koordinativ ins Strassenbauprojekt übertragen worden.

Vor der Realisierung werden die Werke hinsichtlich Erneuerungs- und Ausbaubedarf ihrer Infrastruktur nochmals konsultiert.

Der Projektabschnitt liegt im Innerortsbereich. Die See- und Kantonsstrasse ist durchgehend mit einer Strassenbeleuchtung ausgestattet. Die Abstände der Kandelaber betragen zwischen 25 m und 45 m. Die bestehende Strassenbeleuchtung wird den heutigen Vorstellungen je nach Standortgemeinde angepasst und unter dem Prinzip „Licht nach Bedarf“ realisiert (z.B. LED, mögliche Nachtabsenkung etc.).

4.6 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Die Bauarbeiten werden unter Verkehr stattfinden, weshalb jeweils nur auf einer Strassenseite gearbeitet werden kann. Die Verkehrsregelung wird mittels Lichtsignalanlage (LSA) gewährleistet. Nach örtlichen Möglichkeiten wird unter zweispurigem Verkehr ohne LSA gebaut. Die Bächerbus-

linie wird auch während der Realisierungsphase betrieben. Teilweise muss bei den Haltestellen mit Provisorien gerechnet werden.

Die Unterführung Graf stellt eine eigenständige Bauetappe dar und wird ebenfalls unter Verkehr wechselseitig mit einer LSA realisiert. Für die Anwohner des Strandwegs wird während der Realisierungsphase eine provisorische Zufahrt ab bzw. zur Kantonsstrasse über die westliche Einfahrt beim Restaurant Waldisberg auf KTN 1978 erstellt.

Die Bauzeit wird sich in Etappen, inklusive der Unterführung Graf, über rund 2.5 bis 3 Jahren erstrecken.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis August 2018 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	5 685 700.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	305 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>965 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	6 955 700.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	175 000.--
+ Offene Reserve gemäss § 14 VVzFHG (circa 10% Baukosten)	Fr.	<u>669 300.--</u>
Total Kosten, inklusive 7.7% MWST, brutto	Fr.	<u><u>7 800 000.--</u></u>

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für die Sanierung des Kantonsstrassenabschnitts auch der vollständige Ersatz der Unterführung Graf eingerechnet. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen. Die Baukosten der Kunstbaute „Unterführung Graf“ belaufen sich auf 1.465 Mio. Franken, inklusive MWST.

Aufgrund der Tatsache, dass der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von $\pm 10\%$ auszuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von 10% der Baukosten ausgewiesen.

5.2 Landerwerb

Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt und die tangierten Grundeigentümer sind informiert. Für die Mehrheit der Landerwerbsgeschäfte liegen unterzeichnete und genehmigte Vorverträge vor. Im Kostenvoranschlag sind nebst den Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren etc.) und bauliche Folgekosten enthalten.

5.3 Finanzierung

Anhand des Prüfberichts des Bundes für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms vom 14. September 2018 wird für das vorliegende Projekt im Massnahmenpaket „Netzeränzungen Fuss- und Veloverkehr kurzfristig“ (3336.3.056 FV 3.1) in der A-Liste ein Pauschalbetrag von Fr. 341 000.-- ausgewiesen. Der Beschluss des Bundesrates für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms wird auf Ende 2019 erwartet. Nach vorliegendem Bundesbeschluss muss die

zugehörige Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton Schwyz sowie dem Verein Agglo Obersee abgeschlossen werden. Es ist ebenfalls eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abzuschliessen. Wird mit den Bautätigkeiten vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen gestartet, verfallen die Agglo-Beiträge.

Beiträge Dritter können keine geltend gemacht werden.

5.4 Folgekosten

Die bestehende Strassengeometrie bleibt erhalten. Mit den Baumassnahmen resultiert kein zusätzlich anfallender Unterhalt und damit keine Erhöhung der Kosten für den betrieblichen Unterhalt.

Der bauliche Unterhalt für die neue Anlage wird jährlich rund 1.5% des Anlagewerts, also rund Fr. 90 000.--, ausmachen.

5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2020–2034 vorgesehen (vgl. Beschluss RRB Nr. 440/2019) und die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2023 berücksichtigt.

6. Behandlung im Kantonsrat

6.1 Zuständigkeiten

Gemäss § 28 Abs. 2 Bst. c des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013, FHG, SRSZ 144.110, ist der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

6.2 Referendum

Gemäss § 34 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen:

- a) Erlass, Änderung und Aufhebung von Gesetzen;
- b) internationale und interkantonale Vereinbarungen mit Gesetzesrang;
- c) Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken und Ausgabenbeschlüsse über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben von mehr als Fr. 500 000.-- dem obligatorischen Referendum, sofern der Kantonsrat in der Schlussabstimmung mit weniger als drei Viertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder zustimmt.

Der vorliegende Beschluss hat einen Ausgabenbeschluss über eine neue einmalige Ausgabe von mehr als 5 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit bei Zustimmung von weniger als drei Viertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitgliedern des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Vierteln und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitgliedern des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die vorliegende Vorlage anzunehmen.

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Freienbach, Unterdorfstrasse 9, Postfach 140, 8808 Freienbach.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Kaspar Michel
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber