

**Beschluss Nr. 1208/2015**

Schwyz, 15. Dezember 2015 / ah

**3 / Strassenausbau Ortsdurchfahrt Freienbach Ost**

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

**1. Ausgangslage**

1.1 Basis des Projekts

Die Umgestaltung der Kantonsstrasse Freienbach Ost, ab Überführung Kirchstrasse bis zur Einmündung Ufenaustrasse, ist Bestandteil des langfristigen Massnahmenkonzepts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr sowie zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten von Freienbach und Bäch. Bereits im Jahre 1999 wurde das Massnahmenkonzept Umgestaltung Kantonsstrasse Freienbach bis Bäch entwickelt und 2004 eine 1. Etappe davon im Ortsteil Bäch umgesetzt. Zwischenzeitlich ist auch der Abschnitt Freienbach Mitte und der Abschnitt Verzweigung Kirchgasse Teil West realisiert worden. Die siedlungsorientierten Massnahmen in den bereits umgestalteten Abschnitten zeigen allseitig positive Resonanz.

1.2 Umfeld des Projekts

Der Projektperimeter schliesst im Westen an den im Jahre 2013 umgestalteten Abschnitt der Kantonsstrasse bei der Überführung Kirchstrasse an und erstreckt sich bis zur Ufenaustrasse. Am Knoten Wolleraustrasse wurde gemeindeseitig die Wolleraustrasse, auf vorliegendes Projekt bezogen, bereits ausgebaut. Die Übergangsbereiche an den neu zu erstellenden Kreisel wurden dabei provisorisch ausgebildet.

Neben einer Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr erfolgen zahlreiche Anpassungen für den Langsamverkehr. Die Kantonsstrasse im Abschnitt Freienbach Ost ist eine wichtige Verbindung zur Schulanlage „Bollenweid“ und weiter zum Ortszentrum.

## 1.3 Bewilligungsverfahren

### 1.3.1 Projektauflage

Das Bauprojekt der Ortsdurchfahrt Freienbach Ost (Hauptstrasse Nr. 3) wurde gemäss § 16 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) während 20 Tagen auf der Bauverwaltung Freienbach öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 48 vom 28. November 2014. Gegen das Projekt ging innert Frist eine Einsprache ein. Die Einsprache konnte im Rahmen der Einspracheverhandlungen bereinigt werden und wurde von der Einsprecherin zurückgezogen. Mit Beschluss vom 13. Januar 2015 stimmt der Gemeinderat Freienbach dem Bauprojekt mit Anträgen zu. Zwischenzeitlich erfolgten mit den Gemeindevertretern diverse Besprechungen zum Kostenteiler. Mit Beschluss vom 13. August 2015 stimmte der Gemeinderat Freienbach dem Kostenteiler und dem Dienstbarkeitsvertrag zu.

### 1.3.2 Projektgenehmigungsverfahren

Gemäss § 15 StraG ersetzt das Projektgenehmigungsverfahren das Baubewilligungsverfahren nach dem Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100). Alle für das Bauvorhaben erforderlichen Bewilligungen wurden in diesem Verfahren eingeholt.

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 988 vom 20. Oktober 2015 genehmigt.

## 2. Heutiger Zustand

Der Strassenraum ist schwergewichtig auf die Ansprüche der Motorfahrzeuge ausgerichtet. Die heutige Strasse wird der respektvollen Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer im dicht besiedelten Dorfteil Freienbach Ost nicht gerecht.

### 2.1 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Hauptstrasse Nr. 3 im Bereich des Ausbaabschnitts beträgt rund 12 800 Fahrzeuge (DTV 2013). Der Anteil Schwerverkehr beträgt circa 2.7%. Für das Jahr 2035 ist – bei einer jährlichen Verkehrszunahme von 1.5% – mit einem DTV von rund 17 500 Fahrzeugen zu rechnen.

### 2.2 Situation Langsamverkehr

Die Kantonsstrasse übernimmt im Abschnitt Freienbach Ost, neben der Aufgabe als Verbindungsstrasse, auch die Funktion zur Anbindung der dicht besiedelten Wohnzone an das Dorfzentrum. Die Fahrspuren der Kantonsstrasse sind für Innerortsverhältnisse im heutigen Zustand überbreit mit entsprechend negativer Auswirkung auf die Sicherheit für den Langsamverkehr. Auf der Nordseite ist der Gehweg über den ganzen Projektabschnitt bestehend. Auf der Südseite endet der Gehweg aus Richtung Dorfmitte auf Höhe des Luziawegs. Im Projektperimeter befinden sich öffentliche Gebäude (Schulen, Tagesstätten), welche einer verlässlichen und sicheren Erreichbarkeit mit Gehwegen und dem öffentlichen Verkehr bedürfen.

### 2.3 Verkehrssicherheit

Der Knoten Wolleraustrasse, welcher von der Südostbahn (SOB) überquert wird, birgt infolge der spitzwinkligen Geometrie und verminderten Sichtweite durch Brückenpfeiler ein Sicherheitsrisiko, insbesondere für den rollenden Langsamverkehr. Infolge dieser Sicherheitsdefizite ist die Knoten-

sanierung Wolleraustrasse Bestandteil des Agglo-Projekts 2. Generation mit Priorität A für Massnahmen zugunsten dem rollenden Langsamverkehr (rLV).

Die Gehweganlagen sind nicht durchgängig (Einmünder Nebenstrassen, Anstösserparkplätze mit Rückwärtsausfahrt). Daher sind Fussgänger, welche sich in der Gehwegzone bewegen, gefährdet.

## 2.4 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehren das Postauto der Linie 180 (Pfäffikon–Samstagern) und der Gemeindebus (Bächerbus) der Linie 189. Im Abschnitt Freienbach Ost befindet sich die Bushaltestelle „Grütze“. Das Haltestellenpaar ist rund 150 m voneinander entfernt, was aus Sicht der Betreiber eine äusserst unbefriedigende Situation darstellt.

## 3. Projektbeschreibung

### 3.1 Konzept des Bauprojekts

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 deutlich gesenkt. Im gesamten Abschnitt wird ein Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 1.20 m angeordnet. In diesem Bereich ist die Fahrspur (inklusive Radstreifen) 3.90 m breit. Auf beiden Seiten ist ein 2.00 m breites Trottoir vorgesehen. Im Bereich der Fussgängerübergänge (mit Mittelinseln als Querungshilfe) ist die Fahrspur (inklusive Radstreifen) 3.50 m breit.

Die Umgestaltungsarbeiten sollen den Langsam- und motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich entflechten. Die zur Umsetzung empfohlenen Umbaumassnahmen 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.

Auf beiden Strassenseiten wird ein durchgehendes Trottoir erstellt. Bei den Strasseneinmündungen wird das Trottoir durchgezogen. Zur Herstellung der Sicherheit ist das Trottoir im Querungsbereich der einmündenden Strassen erhöht und als sogenannte Trottoirüberfahrt ausgebildet. Mit dieser baulichen Ausbildung ist der Langsamverkehr vortrittsberechtigt.

### 3.2 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.

### 3.3 Normalprofil / Strassenquerschnitt

Der Strassenquerschnitt gliedert sich in beidseitige Gehwege mit einer Breite von jeweils 2.00 m und beidseitige Radstreifen mit einer Breite von je 1.25 m. Die Fahrbahnbreite beträgt je 2.65 m. Im Weiteren wird ein überfahrbarer Mittelstreifen mit einer Breite von 1.20 m erstellt.

### 3.4 Knotenbereiche

Beim Knoten Wolleraustrasse ist anstelle des bisherigen T-Knotens ein Kreisel mit einem Ausendurchmesser von 28 m vorgesehen. Die Kreiselfahrbahn wird mit einem Betonbelag erstellt. Der Kreisel ist mit drei grossen und einem kleinen Arm geplant. Bei den grossen Kreiselarmen sind Mehrzweckmittelstreifen angeordnet. Der kleine Arm bildet die Abzweigung in die Kirchstrasse im Einbahnverkehr.

### 3.5 Öffentlicher Verkehr

Die bestehende nördliche Bushaltestelle „Grütze“ wird weiter östlich neu angeordnet und mit einer gegenüberliegenden Haltestelle in Fahrtrichtung Zürich ergänzt. Die bestehende Fahrbahnhaltestelle bei der heilpädagogischen Tagesschule wird zu einer Busbucht umgebaut. Die gegenüberliegende Haltestelle wird als Microbucht behindertengerecht ausgebildet. Damit sind die Haltestellen neu paarweise angeordnet und behindertengerecht ausgebildet.

### 3.6 Werkleitungen / Beleuchtung

Sämtliche Werkleitungsträger sind bereits über das Projekt informiert worden. Die Angaben von Gas, Wasser, EW, TV und Telefon sind koordinativ ins Strassenprojekt übertragen worden.

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

Der Projektabschnitt, welcher im Innerortsbereich liegt, ist mit einer bestehenden Strassenbeleuchtung ausgestattet. Die Abstände der Kandelaber betragen zwischen 25 m und 45 m. Aufgrund der neuen Lage der Fussgängerübergänge und der Umgestaltung der Kantonsstrasse sind die Standorte der Kandelaber anzupassen. Für den gesamten Ausbauabschnitt ist die Strassenbeleuchtung in LED-Technik vorgesehen.

### 3.7 Entwässerung

Die Anpassungsarbeiten am Entwässerungssystem sind aufgrund der vorhandenen geringen Gefällsverhältnisse der Kantonsstrasse im Ausbauabschnitt sehr komplex und entsprechend aufwendig zu bewerkstelligen. Es sind mehrere Sonderbauwerke zu erstellen.

### 3.8 Kunstbauten

#### 3.8.1 Durchlass Sarenbach

Der Durchlass Sarenbach (Baujahr 1957) wird erneuert und auf eine Abflusskapazität von 17 m<sup>3</sup>/s mit 50 cm Freibord ausgeweitet. Seeseitig ist der Durchlass bereits mit vergrössertem Querschnitt bestehend. Diese Dimensionierung ergibt sich aus dem Hochwasserabflussregime, welches im Jahre 1995 mit Ausbildung eines Retentionsbeckens im Raum „Schwerzi“ umgesetzt wurde.

#### 3.8.2 Überführung SOB

Insgesamt ist der Zustand der Brücke als schadhaft zu bezeichnen und wird im Zusammenhang mit dem Strassenbau instand gesetzt.

Gemäss Unterhaltsregelung ist der Kanton Schwyz für die Instandsetzung der Widerlager und Stützmauern zuständig. Die Sanierung des Brückentrogs liegt in der Verantwortung der SOB.

### 3.9 Bauablauf

Die Bauarbeiten werden unter Verkehr stattfinden und somit kann jeweils nur auf einer Strassenhälfte gearbeitet werden. Die Verkehrsregelung wird mittels Lichtsignalanlage gewährleistet. Die Postautolinie Pfäffikon–Samstagern und die Bächerbuslinie führen durch die Baustelle. Teilweise können die Haltestellen während den Bauarbeiten nicht bedient werden. Die Details bzw. die Massnahmen dafür werden mit dem Busbetreiber abgesprochen.

Vorgängig zum Strassenbau ist die konforme Ableitung der Strassenentwässerung zum Zürichsee zu erstellen. Somit kann das anfallende Strassenwasser bereits während der Bauphase dem Vorfluter zugeführt werden.

Der Durchlass Sarenbach, inklusive Unterquerungen von Strassenabwasser- und Wasserleitungen (Düker), kann ebenfalls gleichzeitig und unabhängig vom eigentlichen Strassenbau erstellt werden. Die Kantonsstrasse ist während dem Neubau Durchlass Sarenbach ständig mindestens einspurig befahrbar. Die Bauzeit für Brücke und Düker beträgt rund zehn Monate.

Die Bauzeit für die Gesamtanlage mit den diversen Spezialbauwerken beträgt rund drei Jahre.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Auf der Preisbasis 4. Quartal 2014 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	7 960 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	700 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 260 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	9 920 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	365 000.--
E) Offene Reserven gemäss § 14 VVzFHG (10% Baukosten)	Fr.	<u>995 000.--</u>
Total Verpflichtungskredit, brutto	Fr.	<u><u>11 280 000.--</u></u>

Die Kosten für die Hauptarbeiten beinhalten zum eigentlichen Strassenausbau auch die flankierenden Teilprojekte Einleitung des Strassenwassers in den Zürichsee, Vergrösserung Durchlass Sarenbach, Sanierung der Bahnüberführung SOB (Anteil Kanton Schwyz), Kreiselanlage Wolleraustrasse und die beiden Düker Erlenmatt und Sarenbach. Diese Teilprojekte bilden zusammen mit dem Strassenausbau eine kausale und funktionale Einheit. Die einzelnen Teilprojektkosten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen, lassen sich aus diversen ausgeführten Projekten herleiten und halten einem Vergleich stand.

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 (§ 14 der Vollzugsverordnung zum Gesetz über den Finanzhaushalt vom 23. Dezember 1986, FHV, SRSZ 144.111).

## 4.2 Landerwerb

Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt und die Vorverträge mit den tangierten Grundeigentümern liegen grossmehrheitlich vor. Die Verträge für den Landerwerb, respektive zur Regelung von Dienstbarkeiten, müssen dem Regierungsrat noch zur Genehmigung vorgelegt werden.

Im Kostenvoranschlag sind nebst den Landerwerbskosten alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren) und bauliche Folgekosten enthalten.

## 4.3 Finanzierung

### 4.3.1 Bundesbeitrag

Für das Teilprojekt „Knoten Wolleraustrasse“ werden Bundesgelder in Aussicht gestellt. Der Knotenbereich ist ein Agglo-Projekt am Langsamverkehrsnetz (Agglo-Massnahme ARE-Code 3336.2044 LV2-A regionales und kantonales rLV-Netz, Priorität A). Für die Massnahmen zum Knotenausbau sind Investitionen von 1.56 Mio. Franken angemeldet, für welche 40% Bundesbeitrag in Aussicht gestellt werden. Die Projektanmeldung und die nötigen Absprachen zur Abgrenzung des Agglo-Teilprojekts „Knoten Wolleraustrasse“ sind im August 2015 mit dem ASTRA erfolgt. Die zugehörige Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund, den Kantonen St. Gallen, Zürich und Schwyz sowie der Agglo Obersee liegt per 4. März 2015 allseitig unterzeichnet vor. Die erforderliche Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist kurz vor der Unterzeichnung durch das UVEK.

### 4.3.2 Beiträge Dritter, Genehmigung Kostenteiler

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen von mehreren Verursachern getragen, vereinbaren die Beteiligten die Kostenverteilung entsprechend der Interessenslage. Die Wollerau-/Wilenstrasse ist eine Verbindungsstrasse im Eigentum der Gemeinde Freienbach. Somit partizipiert die Gemeinde an den Erstellungskosten des Kreisels. Am 13. August 2015 hat der Gemeinderat Freienbach dem Kostenanteil von Fr. 702 127.50 zugestimmt. Infolge den getätigten Vorinvestitionen und der Landabtretung an den Kanton Schwyz erhält die Gemeinde Freienbach eine Kostengutschrift von Fr. 225 250.--, somit verbleibt ein Nettokostenbeitrag von Fr. 476 877.50. Dieser Beitrag ist mit der Weitergabe der anteiligen Bundessubvention vom Kanton Schwyz an die Gemeinde Freienbach behaftet.

Die Gemeinde Freienbach hat dem Kanton Schwyz seinen Kostenanteil nach Bauende, unter Verrechnung der Gutschrift aus dem Bundesbeitrag, gegen Rechnung zu überweisen.

### 4.3.3 Gesamtzusammenstellung

Unter Berücksichtigung der Bundesbeitragsverrechnung verbleiben dem Kanton Schwyz folgende Nettokosten:

a) Bruttokosten	Fr. 11 280 000.00
b) Agglo-Beitrag 40% auf Investitionskosten 1.56 Mio. Franken Knoten Wolleraustrasse, A Massnahme LV 2, 2. Generation	Fr. 624 000.00
c) Nettoanteil Gemeinde Freienbach Fr. 702 127.50 abzüglich Fr. 225 250.--	Fr. <u>476 877.50</u>
Zwischentotal	Fr. 10 179 122.50

d) Weitergabe des anteiligen Agglo-Beitrags vom Projektträger Kanton Schwyz an die Gemeinde Freienbach, 40% von Fr. 340 000.--  
Total Nettokosten zulasten Kanton Schwyz

Fr. 136 000.00  
Fr. 10 315 122.50

#### 4.3.4 Folgekosten

Der bauliche und betriebliche Unterhalt für die neue Anlage wird jährlich rund 1.5% des Anlagewerts, also rund Fr. 170 000.-- ausmachen.

## 5. Verfahren und Termine

Nach Verabschiedung des vorliegenden Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat und dem unbenutzten Ablauf der Referendumsfrist kann mit der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts begonnen werden. Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im Sommer 2017 zu beginnen. Der Abschluss der Arbeiten wird im Sommer 2020 erfolgen.

## 6. Behandlung im Kantonsrat

### 6.1 Ausgabenbremse

Gemäss Ausgabenbremse in § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Kantonsrat des Kantons Schwyz vom 28. April 1977 (GO-KR, SRSZ 142.110) gelten der Voranschlag, Kreditbeschlüsse und Erlasse des Kantonsrates, die für den Kanton Ausgaben von einmalig mehr als Fr. 125 000.-- oder wiederkehrend jährlich mehr als Fr. 25 000.-- zur Folge haben, als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

Der vorliegende Beschluss hat für den Kanton finanzielle Auswirkungen von einmalig brutto 11.28 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kreditbeschluss gilt als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

### 6.2 Referendum

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

- 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.--.

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 Dreiviertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatorischen oder bei Zustimmung von Dreiviertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

## Beschluss des Regierungsrates

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

2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates; Gemeinderat Freienbach.

3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Andreas Barraud, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber