

Beschluss Nr. 902/2013

Schwyz, 24. September 2013 / ju

3 / Buttikon Ost – Reichenburg West, km 19.100 – km 20.100

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Nach der Projektgenehmigung sowie Beschlussfassung von Enteignungen durch den Regierungsrat (RRB Nr. 669 vom 13. August 2013) wurde der Landerwerb für das Projekt Buttikon Ost – Reichenburg West geregelt, sodass nun dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 14.83 Mio. Franken beantragt werden kann. In diesem Bruttobetrag ist der Anteil des Bezirks March von 0.90 Mio. Franken enthalten. Nach Genehmigung des Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im Frühjahr 2014 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Bestrebungen um eine Verbesserung der Schulwegsicherheit zwischen Buttikon und Reichenburg sind seit der Eröffnung der Sek 1 March Buttikon (vormals MPSO) im Jahr 2001 ein Anliegen der Bevölkerung und der betroffenen Gemeinden. Mit der Interpellation I 13/00 vom 6. November 2000, eingereicht von Xaver Kistler, wurde bereits vor der Eröffnung der Sek 1 March Buttikon auf die Gefahrenstellen hingewiesen. Als Sofortmassnahme wurde neben der Verlegung der Bushaltestelle in den Bereich der Schulanlage auch der Knoten des A3-Zubringers für Fahrradfahrer umgestaltet und aufgewertet. Folglich wurde 2004 ein Bauprojekt für den Ausbau der Strasse mit einem Rad-/Gehweg ausgearbeitet. Dieses Bauprojekt scheiterte jedoch an den gesetzlichen Grundlagen für einen Kostenbeitrag des Bezirks March für die Schulwegsicherung, den geplanten Richtplanergänzungen im Gebiet Rietli und dem Naturgefahrenpotenzial im Zusammenhang mit der projektierten Rad-/Gehwegunterführung im Bereich des A3-Zubringers. Im Herbst 2005 wurde die neue Verordnung über die Volksschule (VSV, SRSZ 611.210) in Kraft gesetzt. Diese erlaubt dem Strassenträger, je nach Interessenslage, auch einen Beitrag für die Schulwegsicherheit beim Schulträger geltend zu machen. Mit der Inkraftsetzung der Neuregelung

des Finanzausgleichs (NFA) im Januar 2008 wurde die Aufgabenverteilung zwischen den Kantonen und dem Bund neu geregelt und die Eigentumsverhältnisse im Bereich des A3-Zubringers veränderten sich. Ausserdem haben sich mit den kantonalen Richtplangergänzungen, die vom Bundesrat im Dezember 2008 verabschiedet worden sind, neue Voraussetzungen für den Ausbau der Kantonsstrassen zwischen Buttikon Ost und Reichenburg West ergeben. 2009 wurde ein Konzept für die Schulwegführung zwischen Buttikon und Reichenburg in Auftrag gegeben. Im November 2009 ereignete sich ein tragischer Unfall. Eine Schülerin verunglückte tödlich mit dem Fahrrad auf ihrem Schulweg. Daraufhin wurden Tempobeschränkungen auf dem A3-Zubringer und der Hauptstrasse sowie das Befahren des Trottoirs nur in einer Richtung als weitere Sofortmassnahmen umgesetzt.

Das Projekt des Ausbaus der Kantonsstrasse Buttikon Ost bis Reichenburg West beinhaltet nebst der Erneuerung der Kantonsstrasse auch die Aspekte der Radfahrer sowie die Sicherheitserhöhung des unfallträchtigen Knotens beim A3-Zubringer. Dabei kommt der Schulwegsicherung zwischen beiden Wohnorten besondere Bedeutung zu.

Die Stimmbürger des Bezirks March haben am 15. Mai 2011 einem Verpflichtungskredit für einen pauschalen Beitrag an die Schulwegsicherung von Fr. 900 000.-- mit einem Stimmenanteil von mehr als 80% deutlich zugestimmt.

2.2 Zusammenlegung Projektgenehmigungs- mit dem Enteignungsverfahren

Aus verfahrensökonomischen Gründen hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 996 vom 18. Oktober 2011 für das Projekt Buttikon Ost – Reichenburg West die Zusammenlegung des Projektgenehmigungsverfahrens mit dem Enteignungsverfahren beschlossen.

2.3 Bewilligungsverfahren

2.3.1 Öffentliche Auflage

Das Bauprojekt (Planaufgabe und Enteignungsverfahren) sowie das integrierte Lärmschutzprojekt für den Ausbau der Kantonsstrasse zwischen Buttikon Ost und Reichenburg West (Hauptstrasse Nr. 3) wurde gemäss § 16 der Strassenverordnung vom 15. September 1999 (StrV, SRSZ 442.110) während 20 Tagen auf den Kanzleien der Gemeinden Schübelbach und Reichenburg öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 4 vom 27. Januar 2012 (S. 167). Innert Frist ging gegen das Strassenbauprojekt (inklusive Lärmschutzprojekt) sowie das gleichzeitig eingeleitete Enteignungsverfahren eine Einsprache ein. Die Einsprache wurde nach erfolgter Einspracheverhandlung schriftlich zurückgezogen und mit Verfügung vom 24. August 2012 abgeschrieben. Mit Schreiben vom 16. Februar 2012 stimmten der Gemeinderat Schübelbach, mit Schreiben vom 9. Februar 2012 der Gemeinderat Reichenburg und mit Schreiben vom 21. Februar 2012 auch der Bezirk March dem Gesamtprojekt grundsätzlich zu.

2.3.2 Projektgenehmigungsverfahren

Gemäss § 15 StrV 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. Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 669 vom 13. August 2013 genehmigt.

3. Heutiger Zustand

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse im Ausbauabschnitt ist als Hauptstrasse Nr. 3 Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Als Strassenzug von kantonaler sowie interkantonalen Bedeutung mit Durchgangsfunktion verbindet sie Schübelbach mit Reichenburg und stellt eine wichtige Verkehrsachse im Bezirk March dar, insbesondere als Zubringer zum Autobahnanschluss Reichenburg in die Obermarch.

3.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung mit 9060 Fahrzeugen pro Tag (DTV 2010) zwischen Buttikon Ost und Anschluss Autobahnzubringer und 7250 Fahrzeugen pro Tag (DTV 2010) zwischen Autobahnzubringer und Reichenburg West wird nach den Prognosen des Masterplans March weiterhin zunehmen. Der Lastwagenanteil in diesem Bereich beträgt circa 3%.

3.3 Ausnahmetransportroute

Die Kantonsstrasse ist Bestandteil einer Ausnahmetransportroute des Typs II a, bei welchem eine lichte Höhe von 4.80 m sowie eine lichte Breite von 6.50 m gefordert werden. Die Strasse kann mit einem Gesamtgewicht von bis zu 240 t, respektive einer Achslast von 20 t befahren werden.

3.4 Situation Langsamverkehr

Im Ausbauabschnitt gibt es keine Führung des leichten Zweiradverkehrs. Seit März 2010 ist das Befahren des Trottoirs von Buttikon nach Reichenburg mit dem Velo gestattet. In der Gegenrichtung ist es jedoch nur erlaubt, das Velo zu schieben.

3.5 Verkehrssicherheit

Der Strassenabschnitt entspricht nicht mehr den technischen Anforderungen für eine leistungsorientierte Hauptverkehrsstrasse. Speziell der Langsamverkehr ist stark benachteiligt. Zur Erhöhung der Sicherheit wurde im Ausserortsbereich im März 2010 die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt.

3.6 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter befindet sich die Bushaltestelle MPS Obermarch in Buttikon. In Richtung Reichenburg befindet sich die Haltestelle auf der Fahrbahn. In Richtung Schübelbach erfolgt der Halt in einer Busbucht. Das Postauto March (Linie 72.524) fährt regelmässig in Richtung Reichenburg und Schübelbach teilweise im Viertel- und Halbstundentakt.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Bauprojekts

Die Umgestaltungsarbeiten sollen den Langsam- und den motorisierten Individualverkehr (MIV) so weit wie möglich entkoppeln. Die Kantonsstrasse soll in erster Linie einen sicherheitserhöhten und somit beruhigenden Charakter des Verkehrs erwirken.

Das Projekt sieht insbesondere den Aus- und Neubau von Rad- und Fussgängerverbindungen und die Umgestaltung des Knotens Kantonsstrasse/A3-Zubringer in einen Kreisel vor. Auf eine sichere und attraktive Langsamverkehrsführung wurde höchste Priorität gelegt. Für die Schule und die Erschliessung der rückwärtigen Gebiete bedeutet der Ausbau der Rad- und Fussgängerführung eine Erhöhung der Sicherheit und des Komforts. So gibt es auf beiden Seiten der Kantonsstrasse durchgehende Rad- und Gehwege für den Schulweg und den überregionalen Rad- und Fussgängerverkehr. Alle wichtigen Wunschlinien der Radfahrer und Fussgänger können sichergestellt werden. Beim Kreisel an den Ästen Buttikon und A3-Zubringer sollen Fussgänger- und Radfahrerübergänge errichtet werden. Die Querungen erfolgen überall mittels Fussgängerstreifen und Schutzinseln.

Das Projekt sieht vor, dass ab Ortsende Buttikon Ost, Höhe Sek 1 March Buttikon bis Rufibach ein nordseitiger kombinierter Rad-/Gehweg im Gegenverkehr mit einer Breite von 3.50 m realisiert wird. Der nördliche Rad-/Gehweg soll durch einen Grünstreifen von 1.50 m Breite von der Kantonsstrasse getrennt werden. Im Bereich der bestehenden Zufahrt zur Sek 1 March Buttikon sollen die Fussgänger mit einem rückwärtigen Fussgängerstreifen über die Einmündung geführt werden. Die Radfahrer werden mittels Radstreifen auf der Fahrbahn oder rückliegend vom Rad-/Gehweg auf die Zufahrtsstrasse der Sek 1 March Buttikon geführt. Südseitig der Kantonsstrasse ist ein Gehweg mit einer Breite von 2.00 m und im Bereich der Busbucht mit einer Breite von 2.50 m geplant. Die bestehende Brücke Rufibach wird statisch verstärkt und ergänzt.

Zwischen Rufibach und Kreisel Stutz ist der nördlich gelegene Rad-/Gehweg durchgängig im Gegenverkehr mit einer Breite von 3.50 m vorgesehen. Er ist durch einen Grünstreifen von 1.50 m Breite von der Kantonsstrasse abgetrennt. Südseitig ist ein Rad-/Gehweg mit einer Breite von 2.75 m geplant. Zwischen Kreisel Stutz und Reichenburg West soll das bestehende südseitige Trottoir auf eine Breite von 2.75 m ausgebaut und als Rad-/Gehweg ausgebildet werden, wobei Radfahrer nur bergwärts zugelassen sind. Der bestehende Fussgängersteg wird abgebrochen. Neu ist somit die Fussgängerführung auf Niveau der Kantonsstrasse. Anstelle der bestehenden Stützkonstruktion mit dem entlangführenden Fussgängersteg wird eine 138 m lange und bis zu 5 m hohe Stützmauer erstellt. Die Einmündung Stutzstrasse wird für den MIV gesperrt und soll als Rad-/Gehweg dienen.

Beim Ausbauende in Richtung Reichenburg wird nordseitig der engere Quellbereich einer privaten Quelfassung mit einer Lehnkonstruktion überbrückt.

4.2 Knoten A3-Zubringer

Anstelle der heutigen T-Knotenform soll ein Kreisel die Geradlinigkeit der Strasse zwischen Buttikon und Reichenburg unterbrechen, eine Kammerung des Strassenraums erwirken und die Fahrgeschwindigkeit reduzieren. Die Knotenform bewirkt eine Gleichwertigkeit der Strassenzüge. Die Problematik, unter Druck links einzumünden, entfällt. Durch die reduzierte Geschwindigkeit des MIV im Knotenbereich wird das Queren der Strasse für die Fussgänger und die Schulwegbenützer erleichtert. Zudem unterstützen Fussgängerstreifen und Mittelschutzinsel die Sicherheit. Die Kantonsstrasse soll auf die örtliche Situation der Landschaft sowie auf die in Zukunft geplante Raumentwicklung der beiden Ortschaften Buttikon und Reichenburg zweckmässig abgestimmt werden.

4.3 Projektanpassungen

Die Zufahrtsstrasse zur Sek 1 March Buttikon wurde im Auflageprojekt ab der Fussgängerquerung als Mischverkehrsfläche ausgewiesen. Anlässlich der Landerwerbsverhandlungen äusserte der Bezirk March den Wunsch, anstelle der Mischverkehrsfläche ein abgetrenntes Trottoir entlang der Zufahrtsstrasse zu realisieren. Dadurch wird eine sichere und abgetrennte Fusswegverbindung ab

den Bushaltestellen entlang der Zufahrtsstrasse und des Schulgebäudes zum Haupteingang angeboten.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen der Busse werden verlegt. Die Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Sek 1 March Buttikon. Die Haltestellen werden beidseitig neu als Busbuchten von 3.00 m Breite mit Warteunterständen angeordnet und behindertengerecht ausgeführt. Die Buswendeschleife bleibt bestehen, da teilweise doppelt geführte Kurse während der Schulzeiten bereits in Buttikon wenden und nicht bis Reichenburg verkehren. Ab Sommer 2014 (mit der Fahrplanänderung) wird die Buswendeschleife halbstündlich benützt.

4.5 Entwässerung

Grundsätzlich wird das Strassenabwasser über Schlammsammler gefasst und über eine neue Meteorwasserleitung gesammelt. Das Strassenabwasser vom Abschnitt Buttikon Ost bis Rufibach wird in den Rufibach geleitet. Ab Rufibach bis Ausbauende wird das Strassenabwasser in einer gemeinsamen Retentionsanlage der Gemeinde Reichenburg, dem Industriegebiet Gläntern und dem Kanton Schwyz gesammelt und über die natürliche Versickerung in die Umgebung abgegeben. Die Flächen des nordseitigen Rad-/Gehwegs werden grösstenteils über die Schulter entwässert. Im Genehmigungsprojekt ist vorgesehen, als Zwischenschritt zur gemeinsamen Retentionsanlage das anfallende Strassenabwasser in die vorhandene Geländemulde einzuleiten, um möglichst viel Planungsfreiheit im Industriegebiet Gläntern zu gewähren. Zwischenzeitlich ist ein Gestaltungsplan der Retentionsanlage von der Gemeinde Reichenburg zur Genehmigung an die kantonalen Stellen eingereicht worden.

4.6 Werkleitungen / Beleuchtung

Bei den Bauarbeiten für die Werkleitungen handelt es sich um separate Projekte im Auftrag der jeweils zuständigen Werke, welche nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts sind, jedoch zeitgleich und koordiniert ausgeführt werden. Neben Wasser und Gas werden auch Kabelanlagen für Elektroleitungen sowie Swisscom und Cablecom neu im Rad-/Gehweg verlegt. Im ganzen Projektperimeter ist vorgesehen, die bestehende Beleuchtung zu ersetzen und mit einer genügenden Ausleuchtung zu erstellen. Die Fussgängerübergänge werden gemäss heutigen Richtlinien ausgeleuchtet. Nach Erstellung geht die Beleuchtung für Betrieb und Unterhalt an die Gemeinden über.

4.7 Wildtierkorridor

Zwischen Rufibach und dem A3-Zubringer handelt es sich um ein Wildwechselgebiet zwischen den bewaldeten Voralpengebieten und dem nördlich gelegenen Buechberg. Eine durchgängige Abtrennung zur Strasse mit Zäunen und Leitschranken ist zu vermeiden.

4.8 Lärmsanierungsprojekt

Gemäss Leitfaden des Bundesamts für Umwelt (BAFU) und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurde ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) ausgearbeitet. Die drei Berichte zum LSP "Bericht", "Erleichterungsanträge" und "Gebäude mit Schallschutzfenster (SSF)" wurden mit den übrigen Projektunterlagen öffentlich zur Einsicht aufgelegt. Bei fünf Liegenschaften wurde der Einbau von SSF vorgenommen. Zudem sind Erleichterungsanträge für sechs Liegenschaften (Gebäude) und für ein unüberbautes Grundstück mit Überschreitung des Planungswerts genehmigt.

4.9 Geschwindigkeitsregime ausserorts

In der Stellungnahme der Kantonspolizei zur Vernehmlassung wurde ein Verkehrsgutachten über die Geschwindigkeitsbegrenzung im Ausserortsbereich zwischen Ortsende Buttikon und Reichenburg gefordert. Das daraufhin erstellte Verkehrsgutachten kommt zum Schluss, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung im Ausserortsbereich auf 60 km/h aus verkehrstechnischen Gründen, wie mehrfachen Beschleunigungen und Verzögerungen, gegenüber einem erhöhten Landverbrauch und Behinderungen von Wildwechsel gerechtfertigt ist. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung wird im Weiteren eine Aufwertung der Schulwegsicherheit erreicht.

4.10 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Der Bauablauf erfolgt unter folgenden Prinzipien:

- Möglichst geringe Eingriffe in den Verkehrsablauf zur Erlangung von Sicherheit und Kapazität, mit Einbezug einer Lichtsignalanlage.
- Möglichst langes Aufrechterhalten von Verkehrsregimes zur Vermeidung allzu häufiger Wechsel in der Verkehrsführung. Möglichst viele Bauschritte während einer Verkehrsphase.
- Der Baustellenverkehr muss sichergestellt werden.
- Aufrechterhaltung der Verbindungen für den öffentlichen Verkehr.
- Gewährleistung von Anstösserverkehr.

Der Baubeginn ist im Frühjahr 2014 vorgesehen. Die Erstellung dieser Bauwerke wird gesamthaft circa zwei bis zweieinhalb Jahre beanspruchen. Die Bauphasen beinhalten Neubauten und Abbruch sowie Instandsetzungsarbeiten. Im Rahmen des Ausführungsprojekts sind die Bauphasen, mit Blick auf eine kurze Realisierungszeit, nach Möglichkeit weiter zu optimieren.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs (NPK) ausgearbeitet worden. Auf Preisbasis Oktober 2011 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	9 465 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	1 065 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 615 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	12 145 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	1 510 000.--
+ Offene Reserven (inklusive Rundung)	Fr.	<u>1 175 000.--</u>
Total Verpflichtungskredit, inklusive 8% MWST (?), brutto	Fr.	<u>14 830 000.--</u>

Für die Berechnung des Verpflichtungskredits kann gemäss § 14 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt vom 23. Dezember 1986 (VVzFHG, SRSZ 144.111) eine offene Reserve für Unsicherheiten in die Kostenberechnung aufgenommen werden. Da der Kostenvoranschlag gemäss üblicher Anforderungen eine Genauigkeit von $\pm 10\%$ aufzuweisen hat und demzufolge um diese Grösse über- oder unterschritten werden kann, wird im Hinblick auf mögliche unvorhergesehene Projekteinflüsse eine offene Reserve von rund 10% der Baukosten ausgewiesen.

5.2 Dienstleistungen

In dieser Position sind die Leistungen für den Bauingenieur, den Geologen, die ökologische Baubegleitung, die Baugrunduntersuchungen sowie sämtliche Kosten für die Bewilligungen enthalten. Zudem werden die Kosten der Qualitätsprüfungen für die Baumaterialien dieser Rubrik belastet. Im Weiteren werden die Prämien und die Selbstbehalte beim Abschluss von speziellen Bauversicherungen über diesen Posten abgerechnet.

5.3 Landerwerb

Im Kostenvoranschlag sind, nebst den Landerwerbskosten, alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren usw.) und bauliche Folgekosten enthalten. Die freihändigen Landerwerbsverträge hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 669 vom 13. August 2013 genehmigt. Bei einem Landerwerbsgeschäft wurde mit der Projektgenehmigung das Enteignungsverfahren eingeleitet. Die Kosten für ein allfälliges Schätzungsverfahren mit vorzeitiger Besitzeseinweisung sind ebenfalls eingerechnet.

5.4 Finanzierung

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionierten schweizerischen Hauptstrassennetzes. Seit Inkrafttreten der NFA und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen werden keine projektbezogenen Beiträge mehr ausgerichtet. Gemäss § 49 StrV 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. Für das geplante Strassenbauprojekt können Kostenbeteiligungen Dritter geltend gemacht werden.

Mit Beschluss Nr. 329 vom 9. April 2013 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2014–2028. Darin sind in den kommenden Jahren die Mittel für dieses Projekt eingestellt. Sie gehen zulasten der Investitionsrechnung und werden dem Konto 28.250.501.10.345 belastet.

5.4.1 Beiträge Dritter

In Anwendung von § 43 Abs. 3 VSV können für Sicherungen des Schulwegs zwischen Schulträger und Strassenträger je nach Interessenslage Kostenbeteiligungen vereinbart werden. Der Ohnehin-Ausbau der Kantonsstrasse in diesem Abschnitt sah vor, neben den beiden Fahrspuren ein Trottoir und je einen Radstreifen pro Fahrbahn zu erstellen. Für die Mehrkosten des gewählten Normalprofils mit Rad-/Gehwegen auf beiden Seiten sowie einseitig abgetrennt zur Fahrbahn beteiligt sich der Bezirk March an der Schulwegsicherheit pauschal mit Fr. 900 000.--. Dieser Betrag ist bereits gesichert. Im Weiteren werden mit Inkrafttreten des NFA auf Januar 2008 für Lärm- und Schallschutzmassnahmen entlang von übrigen Strassen Subventionen auf der Basis von Programmvereinbarungen entrichtet. Gemäss heutigem Wissensstand können für die baulichen Massnahmen Bundesbeiträge in der Höhe von 15% – 32% erwartet werden. Dies in Abhängigkeit des ausgewiesenen Wirkungsindex für Strassen. Für den Einbau von SSF (Pflichteinbau) wird pro Fenster eine Pauschale von Fr. 400.-- vergütet. Für Fenster, die gemäss Beschluss Nr. 87/1997 unter dem gesetzlichen Alarmwert eingebaut werden (freiwillige Massnahme), beträgt die Subvention Fr. 200.--. Im vorliegenden LSP können somit Bundesbeiträge von maximal Fr. 13 600.-- (exklusive MWST) erwartet werden. Seit dem Inkrafttreten des NFA im Januar 2008 liegt der Knoten des A3-Zubringers in der Planungshoheit des ASTRA. Mit Schreiben des ASTRA vom 28. April 2009 erhielt das Tiefbauamt Kanton Schwyz die Erlaubnis, den Knoten des A3-Zubringers in eine definitive Lösung umzugestalten. Weiter hielt das ASTRA fest, dass bei der Projektbearbeitung eine attraktive und durchgängige Lösung für den Zweiradfahrer im Vorder-

grund stehen soll und die Kosten vollumfänglich von den Projektverursachern zu tragen sind. Nach der öffentlichen Auflage des Bauprojekts und dem Negativentscheid über die Einzonung Rietli reichte das Tiefbauamt Kanton Schwyz beim ASTRA ein Gesuch um Kostenbeteiligung für die Umgestaltung des Knotens ein. Mit Schreiben des ASTRA vom 4. Mai 2012 bekräftigte das ASTRA die Bereitschaft, Anpassungen im Nationalstrassenzubringer des A3-Zubringers zuzulassen, jedoch nur unter der Bedingung, dass die Umgestaltung vollumfänglich zulasten des Kantons Schwyz durchgeführt wird.

5.4.2 Anteil Kanton

Im Gesamtbetrag von 14.83 Mio. Franken (inklusive 10% offene Reserven) ist der Kostenanteil des Bezirks March in der Höhe von 0.90 Mio. Franken für die Schulwegsicherung sowie derjenige vom Bund in Höhe von Fr. 13 600.-- für den Lärmschutz berücksichtigt. Der Nettobetrag für den Kanton beträgt somit circa 13.916 Mio. Franken.

5.4.3 Kostenbeteiligung Retentionsanlage

Bei der Ausarbeitung des Bauprojekts wurde der Bau einer Retentionsanlage im Bereich des Kreiselstutz für das Strassenabwasser geplant. Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Industriegebiets Gläntern sah die Gemeinde Reichenburg für den Hochwasserschutz (Einzugsgebiet Chalchbühlbäche) und die Retentionsfläche der Gewerbezone ebenfalls eine Retentionsanlage im gleichen Gebiet vor. In der Folge wurden die Ressourcen zusammengelegt. Der zwischenzeitlich durch die Gemeinde Reichenburg eingereichte Gestaltungsplan der Retentionsanlage umfasst Retentionsbecken sowie Abflussbauwerk für eine gedrosselte Abgabe von eingeleitetem Wasser mit Notüberlauf. Das anfallende Strassenabwasser, das über die Retentionsanlage abgeleitet werden soll, umfasst circa 200 m³. Daraus ergibt sich eine Kostenbeteiligung des Kantons Schwyz an die Investitionskosten von 10%, circa Fr. 110 000.--. Der Gemeinderat Reichenburg hat mit Beschluss Nr. 141 am 16. Mai 2013 dem Vertrag betreffend Mitfinanzierung und Unterhaltsregelung der Retentionsanlage zugestimmt.

5.4.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau nimmt die Strasseninfrastrukturfläche gegenüber heute um circa 1200 m² zu (zusätzlicher Rad-/Gehweg von circa 600 m Länge). Diese Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb inklusive Winterdienst jährlich um circa Fr. 10 000.--.

Der bauliche Unterhalt für die neue Anlage wird jährlich rund 1.5% des Anlagewerts, also rund Fr. 140 000.--, ausmachen.

6. Verfahren und Termine

Es ist geplant, mit den Bauarbeiten im Frühjahr 2014 zu starten. Mit einer geplanten Bauzeit von zwei bis zweieinhalb Jahren wird das Bauwerk im Frühjahr/Sommer 2016 in Betrieb sein.

7. Behandlung im Kantonsrat

7.1 Ausgabenbremse

Gemäss Ausgabenbremse in § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung für den Kantonsrat des Kantons Schwyz vom 28. April 1977, SRSZ 142.110, GOKR, 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 14.83 Mio. Franken Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kreditbeschluss gilt als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

7.2 Referendum

Gemäss § 34 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010, SRSZ 100.100, KV 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 oder fakultativen Referendum.

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 Kantons- und Regierungsrates; Gemeinde Schübelbach, Grünhaldenstrasse 3, Postfach 74, 8862 Schübelbach; Gemeinde Reichenburg, Kanzleiweg 1, Postfach 242, 8864 Reichenburg; Bezirk March, Bahnhofplatz 3, Postfach 149, 8853 Lachen; Baudepartement (2); Staatskanzlei (3); Finanzdepartement; Finanzverwaltung; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (3, unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Walter Stählin, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber