

Beschluss Nr. 417/2014

Schwyz, 15. April 2014 / ju

3 / Strassenausbau Galgenen Ost – Siebnen-Galgenen, km 13.020 – km 13.720

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Ausgangslage

1.1 Basis des Projekts

Die Schweizerische Hauptstrasse Nr. 3 verbindet auf ihrem Strassenzug von der Kantonsgrenze ZH/SZ bis zur Kantonsgrenze SZ/GL unter anderem die Märchler Ortschaften Lachen, Galgenen und Siebnen. Sie ist auf diesem Abschnitt eine Hauptverbindungsstrasse und dient als Hauptzubringer der Region zum Autobahnanschluss A3 Lachen. Auf diesem Teilstück ist die Hauptstrasse Nr. 3 eine der am stärksten befahrenen Kantonsstrassen im Kanton Schwyz. Die Anlage der Kantonsstrasse entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen einer Hauptverbindungsstrasse, was einen entsprechenden Ausbau erfordert.

1.2 Umfeld des Projekts

Der circa 700 m lange Ausbauabschnitt verläuft vom östlichen Dorfe von Galgenen (km 13.020) bis zum Dorfanfang von Siebnen (km 13.720 beim Neuparadies). Er liegt zwischen den beiden Ausbauabschnitten „Ortsdurchfahrt Galgenen, Teil Ost“, welcher im Jahre 2011 fertiggestellt wurde und der „Bushaltestelle Stegweg“ mit Realisierung im Jahre 2007.

1.3 Bewilligungsverfahren

1.3.1 Projektauflage

Das Bauprojekt (inklusive Lärmsanierungsprojekt) Galgenen Ost – Siebnen-Galgenen, Galgenen (Hauptstrasse Nr. 3) wurde gemäss § 16 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) während 20 Tagen auf der Gemeinde Galgenen öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 11 vom 16. März 2012 (Seite 680). Gegen das Bauvorhaben ist eine Einsprache eingegangen, welche nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen wurde. Mit Schreiben vom 6. Juni 2012 stimmt der Gemeinderat Galgenen dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

Gleichzeitig mit der Projektauflage wurden folgende Verkehrsordnungen (Verfügung vom 12. März 2012) im Amtsblatt Nr. 11 vom 16. März 2012 (687f.) öffentlich publiziert:

- a) „Höchstgeschwindigkeit 60 km/h“ (SSV-Signal Nr. 2.30) ausserorts ab Ortsende Galgenen bis Ortsbeginn Siebnen;
- b) „Hindernis rechts umfahren“ (SSV-Signal Nr. 2.34) bei der Mittelschutzinsel im Bereich der Einmündung Kreuzstattstrasse und bei den Trenninseln der Einmündung Aulenweg.

Auf eine dagegen geführte Beschwerde vom 4. April 2012 trat der Regierungsrat, mit Beschluss Nr. 1227 vom 18. Dezember 2012, aus Gründen fehlender Legitimation des Beschwerdeführers, nicht ein. Der Beschluss des Regierungsrates erlangte zwischenzeitlich Rechtskraft. Die im Amtsblatt Nr. 11 vom 16. März 2012 verfügten Verkehrsordnungen sind somit rechtskräftig.

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 sind in diesem Verfahren einzuholen.

Der Regierungsrat hat das Projekt mit Beschluss Nr. 248 vom 11. März 2014, die notwendigen Landerwerbe mit Beschluss Nr. 358 vom 8. April 2014 genehmigt.

2. Heutiger Zustand

2.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse im Ausbauabschnitt ist als Hauptstrasse Nr. 3 Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Als Strassenzug von kantonaler und interkantonalen Bedeutung mit Durchgangsfunktion verbindet sie Lachen mit Galgenen und Siebnen und stellt eine wichtige Verkehrsachse im Bezirk March dar, insbesondere als Zubringer zum Autobahnanschluss Lachen in der Untermarch.

2.2 Verkehrsbelastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Hauptstrasse Nr. 3 im Bereich des Ausbauabschnitts beträgt rund 13 500 Fahrzeuge (DTV 2010). Der Anteil Schwerverkehr beträgt circa 5%. Während der Abendspitzenstunde passieren rund 1200 Fahrzeuge den Abschnitt.

Infolge der regen Bautätigkeit in umliegenden Gebieten ist weiter mit einer überdurchschnittlichen Verkehrszunahme zu rechnen. Für das Jahr 2035 ist – bei einer jährlichen Verkehrszunahme von 1.5% – mit einem DTV von rund 17 500 Fahrzeugen zu rechnen.

2.3 Ausnahmetransportroute

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

2.4 Situation Langsamverkehr

Zurzeit ist die Kantonsstrasse von rund 7.00 m breit. Im Ausbauabschnitt gibt es keine Führung des leichten Zweiradverkehrs. Entlang des südlichen Strassenrandes verläuft eine markierte, ni-

veaugleiche Fussgängerfläche mit einer Breite von 1.70 m. Die Führung des leichten Zweiradverkehrs erfolgt im Mischverkehr und ist, zusammen mit der heutigen Verkehrsmenge, alles andere als ideal. Es herrscht ein reger Berufs- und Freizeit-Fahrradverkehr in beiden Richtungen. Der Ausbauabschnitt ist Teil der kantonalen Radroute. Als Schulweg ist die Situation mit den heutigen Verkehrsmengen als unsicher zu bezeichnen.

2.5 Verkehrssicherheit

Dieser Strassenabschnitt ist nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Er entspricht jedoch nicht mehr den technischen Anforderungen an eine leistungsorientierte Hauptverkehrsstrasse. Speziell der Langsamverkehr ist stark benachteiligt. Der Zustand der Strasse ist dürrtig und das Ende der Lebenszeit ist erreicht. Die Fahrbahnoberfläche weist Spurrinnen und Schlaglöcher auf.

2.6 Öffentlicher Verkehr

Auf dem Projektperimeter kursiert die Postautolinie Pfäffikon – Lachen – Reichenburg / Reichenburg – Lachen – Pfäffikon. Auf dem Ausbauabschnitt besteht für das Postauto March (Linie 72.524) keine Haltestelle.

3. Projektbeschreibung

3.1 Konzept des Bauprojekts

Die Kantonsstrasse wird über eine Länge von rund 700 m entsprechend dem heutigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen ausgebaut. Die Projektierungsgeschwindigkeit ist dabei auf 60 km/h festgelegt worden. Eine durchgehende Fussgängerverbindung auf der Südseite und eine Ausbildung von Radstreifen (in beiden Fahrtrichtungen) sind im Ausbauprojekt enthalten. Somit kann ein weiteres Teilstück der Hauptstrasse Nr. 3 zwischen Lachen und Siebnen ausgebaut und mit dem Strassenquerschnitt der angrenzenden, bereits realisierten Abschnitte („Ortsdurchfahrt Galgenen, Teil Ost“ und „Bushaltestelle Stegweg“) in Einklang gebracht werden.

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

Das neue geometrische Normalprofil sieht eine Fahrbahnbreite von 3.25 m vor. Beidseitig wird ein 1.25 m breiter Radstreifen erstellt. Die Strasse weist somit gesamthaft eine Breite von 9.00 m auf. Zusätzlich wird entlang des südlichen Strassenrandes durchgehend ein Trottoir mit einer Breite von 2.00 m erstellt.

3.4 Knotenbereiche

Die beiden Knoten Kreuzstattstrasse und Aulenweg werden aufgewertet. Beim Knoten Kreuzstattstrasse wird mit einem Fussgängerübergang (Furt) mit Mittelschutzinsel ein besserer Schutz zur Querung der Strassen erstellt. Beim Knoten Aulenweg ist für Linksabbiegende aus dem Dorf Siebnen in den Aulenweg ein Mehrzweckstreifen geplant. Der Knoten Aulenweg wird so ausgebil-

det, dass er später – im Falle einer zukünftigen Einzonung – in einen Linksabbieger für die gegenüberliegende Liegenschaft KTN 101 erweitert und umfunktioniert werden kann. Vorübergehend wird die Abbiegespur als Leitinsel ausgebildet.

3.5 Entwässerung

Das Strassenabwasser wird in beidseitig angeordneten Schlammsammlern (Dachgefälle) gefasst und über eine separate Sammelleitung innerhalb des Strassenkörpers zum nächstgelegenen Vorfluter geleitet. Infolge der hohen Verkehrsmenge ist das Strassenabwasser gemäss BUWAL-Wegleitung zu behandeln. Somit wird das gesammelte Strassenabwasser zunächst über eine Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) geführt, bevor es in den Vorfluter geleitet wird.

3.6 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.

Im ganzen Projektperimeter war während der Projekterarbeitung sowie in der öffentlichen Auflage vorgesehen, die bestehende Beleuchtung durch eine neue LED-Beleuchtung (light-emitting diode) zu ersetzen. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Galgenen wird im Rahmen des Ausführungsprojekts das Beleuchtungskonzept nochmals überarbeitet.

3.7 Lärmsanierungsprojekt

Gemäss Leitfaden des Bundesamts für Umwelt (BAFU) und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) wurde ein Lärmsanierungsprojekt (LSP) ausgearbeitet. Beim geplanten Strassenausbau handelt es sich im Sinne der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage, womit Schallschutzfenster ab Überschreitung des Immissionsgrenzwerts (IGW) zu erstatten sind. Als erste Massnahme zur Reduktion der Lärmbelastung gilt es, diese an der Quelle zu reduzieren. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Ausserortsbereich auf 60 km/h wurde diese Massnahme gebührend berücksichtigt. Trotzdem wird im massgebenden Beurteilungszustand 2035 bei zehn Liegenschaften der IGW überschritten, womit entsprechende Erleichterungen zu gewähren sind. Bei diesen zehn Liegenschaften ist der Einbau von insgesamt 128 Schallschutzfenstern vorgesehen. Davon sind 100 Fenster als Pflichtmassnahme und 28 Fenster als freiwillige Massnahme zu deklarieren.

3.8 Bauablauf / Verkehrsführung

Während der Bauarbeiten wird der Verkehr mittels provisorischer Verkehrsführung mehrheitlich zweispurig geführt. Kurze temporäre Einsätze einer Lichtsignalanlage sind aber dennoch möglich. Die gesamte Ausbaustrecke wird in drei Bauabschnitte eingeteilt, wobei ein Abschnitt in jeweils zwei Etappen (Süd und Nord) erstellt wird.

Für die Fussgänger wird eine temporäre Fussgängerführung eingerichtet, damit der Fussgängerverkehr während der gesamten Bauzeit gewährleistet bleibt.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Kostenvoranschlag

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

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	5 755 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	605 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>1 070 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	7 430 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	170 000.--
+ Offene Reserven (circa 10%)	Fr.	<u>700 000.--</u>
Total Verpflichtungskredit, inklusive 8% MWST, brutto	Fr.	<u>8 300 000.--</u>

In den Bauhauptarbeiten sind nebst den Richtkosten für den Neubau des Kantonsstrassenabschnitts auch der Bachdurchlass Aarbach sowie die SABA massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen.

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

Die Gesamtkosten für projektbedingt notwendige Umweltmassnahmen (Hochwasserschutz beim Durchlass Aarbach, Retentionsmassnahmen SABA Aarbach und Lärmschutz) belaufen sich auf circa Fr. 1 685 000.--. Sie sind in den Gesamtkosten enthalten.

4.2 Landerwerb

Im Kostenvoranschlag sind, nebst den Landerwerbskosten, alle weiteren Aufwendungen (Entschädigungen für Inkonvenienzen, Geometer- und Grundbuchkosten, Notariatsgebühren usw.) und bauliche Folgekosten enthalten. Trotz intensiven Bemühungen und positiven Rückmeldungen konnte mit einer Partei noch kein definitiver Landerwerbsvertrag abgeschlossen werden. Sämtliche anderen Landerwerbsverträge hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 358 vom 8. April 2014 genehmigt.

4.3 Finanzierung

4.3.1 Bundesbeitrag

Der vorliegende Strassenabschnitt ist nicht Bestandteil des subventionierten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Deshalb können für das Vorhaben keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden.

Mit Inkrafttreten des NFA auf den 1. Januar 2008 werden für Lärm- und Schallschutzmassnahmen entlang von übrigen Strassen Subventionen auf der Basis von Programmvereinbarungen eingerichtet. Gemäss heutigem Wissensstand können für die baulichen Massnahmen Bundesbeiträge in der Höhe von 15% bis 32% erwartet werden. Dies in Abhängigkeit des ausgewiesenen Wirkungsindex für Strassen. Für den Einbau von Schallschutzfenstern (Pflichteinbau) wird pro Fenster eine Pauschale von Fr. 400.-- verfügt. 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. 45 600.-- (exklusive MWST) erwartet werden.

4.3.2 Beiträge Dritter

Gemäss § 51 StraG sind die Kosten für bauliche Massnahmen an bestehenden Strassen, die wegen geänderten Verhältnissen bei Zufahrten oder Zugängen notwendig werden, vom Verursacher zu tragen. Die Genossame Galgenen, als Eigentümerin der Liegenschaft KTN 101, wird bei einer zukünftigen Teileinzonung der Liegenschaft KTN 101 die entstehenden Mehrkosten für den Linksabbieger beim Aulenweg in der Höhe von rund Fr. 150 000.-- (inklusive 8% MWST, Preisbasis Zürcher Baukostenindex Juni 1939, Stand April 2009: 1030.7 Punkte) übernehmen. In diesen Fr. 150 000.--, inklusive MWST, sind auch bereits die später noch notwendigen Umbaukosten (circa Fr. 20 000.--) für die definitive Linksabbiegespur enthalten. Der zu gegebenem Zeitpunkt aufzuindexierende Betrag von Fr. 150 000.-- ist dem Tiefbauamt dannzumal innert 30 Tagen nach Rechtskraft der Einzonung zu entrichten. Die Details werden im entsprechenden Landerwerbsvertrag zwischen dem Kanton und der Grundeigentümerin geregelt.

4.3.3 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 2100 m² zunehmen. Diese Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt. Anhand der Kostenvergleichszahlen erhöhen sich beim vorliegenden Strassenabschnitt die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt um circa Fr. 30 000.--. Zusätzlich ergeben sich rund Fr. 16 500.-- für externe betriebliche Unterhaltskosten für die SABA.

Der bauliche Unterhalt für die gesamte neue Anlage wird jährlich rund 1.5% des Anlagewerts, also rund Fr. 85 000.--, ausmachen.

5. Verfahren und Termine

Mit den Bauarbeiten soll im Herbst 2015 begonnen werden. Mit einer geplanten Bauzeit von circa drei Jahren wird das Bauwerk voraussichtlich im Sommer 2018 in Betrieb sein.

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 (GOKR, SRSZ 142.110) gelten der Voranschlag, Kreditbeschlüsse und Erlasse des Kantonsrats, 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 8.30 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kredit gilt als genehmigt, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

6.2 Referendum

Gemäss § 34 Abs. 2 der Kantonsverfassung 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 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 Mitgliedern des Kantonsrats dem obligatorischen oder bei Zustimmung von Dreiviertel und mehr der an der Abstimmung teilnehmenden Mitgliedern des Kantonsrats dem fakultativen Referendum.

Beschluss des Regierungsrates

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

2. Zustellung: Mitglieder des Kantons- und Regierungsrates; Gemeinde Galgenen, Büelstrasse 15, Postfach 141, 8854 Siebnen; Bezirk March, Bahnhofplatz 3, Postfach 149, 8853 Lachen; Baudepartement (2); Staatskanzlei (3); Finanzdepartement; Finanzverwaltung; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (3, unter Rückgabe der Unterlagen).

Im Namen des Regierungsrates:

Walter Stählin, Landammann

Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber