

Beschluss Nr. 265/2018

Schwyz, 10. April 2018 / ju

Hauptstrasse Nr. 387 / Ausbau Muotathalerstrasse, 2. Etappe Gibelhorn, km 2.414 – km 2.906
Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Nach der Projektgenehmigung und der Genehmigung des Rodungsgesuchs durch den Regierungsrat (RRB Nr. 264 vom 10. April 2018) ist das Projekt Strassenausbau Muotathalerstrasse Gibelhorn 2. Etappe soweit geregelt, dass dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für die Ausgabenbewilligung von 18.8 Mio. Franken beantragt werden kann. Nach der Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist das Ausführungsprojekt auszuarbeiten und die Baumeistersubmission durchzuführen, damit im Frühjahr 2019 mit dem Strassenausbau Gibelhorn 2. Etappe begonnen werden kann.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Mit Beschluss Nr. 985 vom 7. August 2007 hat der Regierungsrat einen Grundsatzentscheid über den Ausbau und das weitere Vorgehen bei der Hauptstrasse Nr. 387, Teilstrecke Bierkeller – Schlattli, gefällt. Dieser Entscheid erfolgte auf der Basis eines zweistufigen Variantenstudiums, in das bewusst nochmals diverse Tunnelvarianten einbezogen wurden. Damit bestätigte sich auch der im Jahre 2002 erfolgte Grundsatzentscheid für eine offene Linienführung mit talseitigem Ausbau der bestehenden Strasse (RRB Nr. 865/2002).

2.2 Umfeld des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 387 von Ibach nach Muotathal ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Diese Strasse gewährt den Einwohnern von Muotathal und Illgau die strassenmässige Verbindung nach Schwyz.

Im Grundsatzentscheid (RRB Nr. 985 vom 7. August 2007) für den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 387 ist die Strecke zwischen Bierkeller und Schlattli in drei Abschnitte unterteilt worden.

In den Jahren 2008 bis 2010 wurde das Bau- und Auflageprojekt der 900 m langen 1. Etappe Abschnitt Gibelhorn erarbeitet und anschliessend zwischen 2011 und 2016 realisiert. Die Steinschlagschutzbauten (Schutznetze) mussten infolge erhöhten Risikos von Blockschlägen entlang dem gesamten Strassenabschnitt zwischen Bierkeller und Schlattli (Etappe 1 bis 3) vor Beginn der Strassenbauarbeiten der 1. Ausbauetappe erstellt werden.

Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung ist die 2. Etappe mit einer Gesamtlänge von 492 m. Sie beinhaltet den Strassenausbau vom Bierkeller bis zum Ausbaubeginn der 1. Etappe. Es ist geplant, diesen Abschnitt in den Jahren 2019 bis 2020 auszubauen.

2.3 Bewilligungsverfahren

2.3.1 Projektauflage

Das Bauprojekt und das Rodungsgesuch für den Strassenausbau Muotathalerstrasse, 2. Etappe, Abschnitt Bierkeller – Gibelhorn (Hauptstrasse Nr. 387), km 2.414 bis km 2.906, wurde gemäss § 16 Strassengesetz vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) während 20 Tagen auf der Kanzlei der Gemeinde Schwyz öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 45 vom 10. November 2017. Innert Frist gingen sowohl gegen das Baugesuch als auch gegen das Rodungsgesuch keine Einsprachen ein.

Mit Schreiben vom 3. Januar 2018 stimmte der Gemeinderat Schwyz dem Bauprojekt ohne Einwände zu.

2.3.2 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.

Mit Schreiben des Tiefbauamtes vom 5. Dezember 2017 wurden die Unterlagen der kantonalen Baugesuchszentrale zugestellt. Das Bauvorhaben wurde an der verwaltungsinternen Koordinations-sitzung behandelt. Nach der Nachreichung diverser ergänzender Unterlagen ergaben sich grundsätzlich keine Einwände. Sämtliche Auflagen der diversen kantonalen Ämter bilden einen integrierenden Bestandteil der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat (RRB Nr. 264 vom 10. April 2018).

Mit Schreiben vom 18. Januar 2018 hat das Amt für Wald und Naturgefahren mitgeteilt, dass der Ersatz der Waldflächen gemäss Rodungsgesuch unter forstlichen Gesichtspunkten als ausreichend beurteilt werden kann. Da die massgeblichen Rodungsflächen während den letzten 15 Jahren auf dem gleichen Streckenabschnitt über 5000 m² betragen, ist gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über den Wald vom 4. Oktober 1991 (WaG, SR 921.0) das Bundesamt für Umwelt (BAFU) anzuhören. Die Anhörung vom 8. Februar 2018 hat ergeben, dass das Projekt einen Orchideen-Buchenwald und trockenwarmer Krautsaum tangiert, welche schutzwürdige Lebensräume darstellen. Es ist ein angemessener Ersatz von geschützten Lebensräumen zu suchen. Dieser konnte inzwischen gefunden werden. Da sämtliche gesetzlichen Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung zur Rodung erfüllt sind und das Amt für Wald und Naturgefahren aus forstlicher Sicht ebenfalls keine Einwendungen erhebt, ist das Rodungsgesuch durch den Regierungsrat genehmigt worden (RRB Nr. 264 vom 10. April 2018).

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse, verkehrliche Belastung

Die Hauptstrasse Nr. 387 von Ibach nach Muotathal ist Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Diese Strasse gewährt den Einwohnern von Muotathal und Illgau die strassenmässige Verbindung nach Schwyz. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt auf dem Abschnitt Schwyz – Muotathal rund 5500 Fahrzeuge. Für das Jahr 2026 wird ein DTV von rund 5900 Fahrzeugen erwartet.

3.2 Situation Langsamverkehr

Der Abschnitt Bierkeller – Gibelhorn gehört nicht zu einer Veloroute von Veloland Schweiz.

Gemäss kantonalem Radroutenkonzept weist die Strecke bezüglich Radinfrastruktur ein Defizit auf. Der Handlungsbedarf wird als hoch eingestuft. Es ist eine Radinfrastruktur zu schaffen. Als Massnahme und gemäss Grundsatzentscheid vom 7. August 2007 ist ein einseitiger Radstreifen in Richtung Muotathal zu realisieren.

3.3 Verkehrssicherheit

Der Strassenabschnitt entspricht nicht mehr den technischen Anforderungen für eine leistungsorientierte Hauptverkehrsstrasse. Die Strasse weist eine ungenügende Fahrbahnbreite aus. Zudem ist der Langsamverkehr stark benachteiligt, da der heutige Strassenraum der Ausserortsstrecke mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit 80 km/h eng und kurvig ist.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Die Hauptstrasse Nr. 387 zwischen Schwyz und Muotathal wird fahrplanmässig von den Linienbussen der Auto AG Schwyz (Linie 1) im Stundentakt, teilweise verdichtet im Halbstundentakt, befahren. Im Ausbauperimeter Bierkeller – Gibelhorn liegt eine öffentliche Bushaltestelle mit Fahrbahnhalte (Schwyz, Bierkeller, Fahrtrichtung Muotathal). Mit durchschnittlich 1.7 Ein- resp. Aussteiger pro Tag ist die Frequenz sehr niedrig.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Das Konzept für den Ausbau der Hauptstrasse Nr. 387 ist durch den Grundsatzentscheid des Regierungsrates (RRB Nr. 985 vom 7. August 2007) und durch den Ausbau der 1. Etappe Abschnitt Gibelhorn vorgegeben.

Mit der vorliegenden Neugestaltung des Strassenquerschnitts wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Der von Schwyz in Richtung Muotathal fahrende Velofahrer wird auf einem markierten Radstreifen geführt. Die Fahrbahnbreiten mit den dazugehörenden Kurvenverbreiterungen wurden an die heutigen Fahrzeugabmessungen angepasst. Unter Nutzung des Radstreifens ist auf der gesamten Ausbauetappe der Begegnungsfall Kat. A – Kat. A (zwei Sattelschlepper, Lastwagen mit Anhänger oder Gelenkbusse) möglich. Ohne Mitnutzung des Radstreifens ist durchgehend der Begegnungsfall Kat. B – Kat. B (Lastwagen und Lastwagen mit Anhänger, Standardbus, Reiseocar) gewährleistet.

4.2 Standard

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.

4.3 Strassenausbau

Das Normalprofil für den Strassenausbau wird für eine Grundbreite von 7.50 m festgelegt. Das geometrische Normalprofil setzt sich aus zwei Fahrspuren à 3.00 m und einem Radstreifen Richtung Muotathal mit einer Breite von 1.50 m zusammen.

In der horizontalen Linienführung werden verschiedene Kurvenradien leicht vergrössert und Klothoiden eingeführt, sodass die Anforderungen einer normkonformen Homogenität wie Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort entsprechen. In den Kurven wird die Fahrbahn unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit und der vorhandenen Geländebeziehungen verbreitert.

Die bestehende vertikale Linienführung wird durch die lokale Vereinheitlichung des Längsgefälls auf 4.3% nur leicht angepasst.

Die vorgesehene Trasseverbreiterung, die leicht gestreckte Linienführung und auch die Sicherung der Stabilität erfordern entlang des Trasses mehrere neue Kunstbauten. Während an der Talseite auf der gesamten Länge der 2. Etappe neue Stützmauern vorgesehen sind, beschränken sich die neuen bergseitigen Stützmauern auf zwei Kurvenbereiche. Auf der restlichen Etappenstrecke bleiben die bestehenden Bruchsteinmauern erhalten und werden lokal instand gestellt. Bergseitig wird vor den bestehenden Bruchsteinmauern ein minimales 0.80 m breites Bankett angeordnet. Im Bereich der neuen Stützkonstruktion beträgt das Bankett 1.00 m.

Aufgrund der engen Abfolge von Kurvenelementen wird das Quergefälle in den Kurven lediglich zwischen 3% bis 5% ausgeführt. In der Geraden ist ein einseitiges Gefälle mit 3% vorgesehen.

Der Strassenoberbau wurde wegen der unsicheren Entwicklung des Lastwagen-Anteils (Deponie im Muotathal) auf die Verkehrslast T4 dimensioniert. Auf einer 55 cm starken Fundationsschicht mit frostsicherem Kiessand wird über die gesamte Fahrbahnbreite ein dreischichtiger bituminöser Belag von insgesamt 17 cm Stärke aufgebracht.

4.4 Stützbauwerke

Die bergseitige Strassenverbreiterung erfordert Stützkonstruktionen mit einer sichtbaren Höhe von 1.00 m bis 6.00 m, welche als Winkelstützmauern ausgeführt werden. Für die bessere Integration in das Landschaftsbild wird eine Strukturschalung, welche einer ungleichmässigen Natursteinmauer gleicht, verwendet (analog erster Ausbaustufe). Die temporäre Hangsicherung wird mit einer bewehrten Spritzbetonwand und temporären ungespannten Ankern erstellt.

Die talseitig erforderlichen Stützkonstruktionen sind zwischen 2.00 m bis 6.00 m hoch und werden ebenfalls als Winkelstützmauern ausgeführt. Zur Gewährleistung der Stabilität ist eine Tiefenfundation erforderlich, welche durch vertikale und geneigte Mikropfähle ausgeführt wird. Die temporäre Hangsicherung erfolgt analog der bergseitigen Hangsicherung.

4.5 Abzweigung Wernisbergstrasse

Aufgrund der Trasseverbreiterung der Muotathalerstrasse verschiebt sich der talseitige Strassenrand gegenüber der heutigen Lage um circa 2 m talwärts. Um das künftige Einlenken aus der Wernisbergstrasse in Richtung Muotathal ohne Nutzung der Gegenfahrbahn zu ermöglichen und damit eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu erhalten, bedarf es einer leichten zusätzlichen Verbreiterung des Einlenkers.

4.6 Ausstellplatz und Zugänglichkeit für Unterhalt

Bei der Ausfahrt zum Stollen der ebs Energie AG ist ein Ausstellplatz für den Strassenunterhalt vorgesehen. Der Ausstellplatz weist eine Länge von circa 18 m auf. Die Geometrie ist so festgelegt worden, dass die Zufahrt zum Stollen mit einem Personenwagen auch bei gleichzeitiger Nutzung des Abstellplatzes möglich ist.

Zur Erleichterung der Unterhaltsarbeiten werden verschiedene Zugangsmöglichkeiten zu Bauteilen im Gelände geschaffen.

4.7 Naturgefahren

Der Strassenabschnitt Bierkeller bis Schlattli wurde im Rahmen des Bauprojekts der 1. Etappe eingehend analysiert. Aus der Risikobeurteilung folgten die bereits realisierten Schutzmassnahmen über den gesamten Projektperimeter der Etappen eins bis drei. Die dabei erstellten Steinschlagschutznetze stehen – je nach örtlichen topografischen Verhältnissen – circa 15 m bis 20 m oberhalb der Strasse. Für die 2. Etappe des Ausbaus der Muotathalerstrasse sind daher keine weiteren Schutzmassnahmen erforderlich.

Die bergseitigen Stützmauern werden so ausgebildet, dass die Mauerkrone mindestens 50 cm über das künftige Terrain hinausragt. Damit wird ein Auffangraum für kleinere Steine geschaffen, welche sich unterhalb der Steinschlagschutznetze aus dem steilen Gelände lösen und Richtung Strasse herunterfallen könnten.

Die absturzgefährdete Felsnase im Kapuzinerwald wurde während der 1. Ausbautappe mit drei Extensometern und Temperatursensoren automatisch überwacht. Da die absturzgefährdete Felsnase oberhalb des Stauraumbereichs der 2. Ausbautappe liegt, wird diese wiederum automatisch überwacht. Bei einer Über-/Unterschreitung des vordefinierten Messbereichs wird eine SMS-Warnung ausgelöst und das dazu ausgearbeitete Notfallkonzept umgesetzt.

4.8 Nachtumleitung der Baustelle

Bei der Ausführung verschiedener Arbeiten, insbesondere für die Kranmontage und -demontage aber auch für vereinzelte Vernagelungen und Aushubarbeiten, sind Totalsperrungen der Muotathalerstrasse notwendig. Tagsüber ist die Strasse während der Bauzeit immer einspurig befahrbar.

Um den Verkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen und die Umfahungsstrasse möglichst gering zu belasten, werden die Totalsperrungen nur von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr vorgesehen. Die Nachtsperrungen werden auf den Busfahrplan abgestimmt. Somit muss der öffentliche Verkehr nicht über die Umfahungsstrasse geführt werden.

Während den Totalsperrungen wird die Baustelle im Grosskreisverkehr in Richtung Muotathal über die Schönenbuchstrasse (Waldstrasse an der Fronalpstock – Nordlehne) und in Richtung Schwyz über Aufiberg umfahren. Für die gesamte Bauzeit sind rund 25 bis 30 Nachtsperrungen vorgesehen (vgl. Etappe 1: total 263 Nachtsperrungen).

Die Fronalpstock – Nordlehne ist bei entsprechenden Wettersituationen für Murgänge bekannt. Die Waldstrasse Oberschönenbuch – Schlattli kann nur als Umfahrung benutzt werden, wenn keine Murganggefahr besteht. Analog zur 1. Etappe wird wiederum ein Notfallkonzept bei Unwettergefahr erstellt. Als wichtiges Hilfsmittel für die Gefahrenabschätzung dienen die SMS-Wetterwarnungen von Meteo Schweiz.

4.9 Fahrzeugrückhaltesysteme und Absturzsicherung

Als Absturzsicherung wird auf der talseitigen Mauerkrone der Winkelstützmauer grösstenteils ein Fahrzeugrückhaltesystem Nr. 6611 (zwei Kastenprofile) angeordnet. Um die Schneeräumung über die Schulter zu ermöglichen und aufgrund der grossen Kurvenradien wird kein Unterfahrtschutz für Motorfahräder angebracht.

Auf der bergseitigen Mauerkrone der Winkelstützmauern ist eine durchgehende Absturzsicherung angeordnet, welche auch noch kleinere Steine aufzuhalten vermag (Maschendrahtzaun).

4.10 Entwässerungskonzept

Zur Vermeidung von Instabilitäten im talseitigen Gelände muss das Strassenabwasser konventionell über Schlammsammler gefasst und anschliessend einer Sammelleitung übergeben werden. Die Ableitung des Oberflächenabwassers zur Muota erfolgt über eine neu zu erstellende Ableitung entlang der Zufahrt Wernisberg bis zum Wernisbächli.

Gemäss Wegleitung „Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen“ müssen die Randbedingungen für die Einleitung in einen Vorfluter überprüft werden. Im vorliegenden Fall ist die Belastung für den Vorfluter Wernisbächli als mittel einzustufen. Aufgrund der vorhandenen Gerinneverhältnisse und den ermittelten Abflussmengen ist die Einleitung in ein oberirdisches Gewässer zulässig. Eine Reinigung des anfallenden Strassenabwassers ist nicht erforderlich.

Hinter den projektierten tal- und bergseitigen Stützkonstruktionen wird durchgehend eine Sickerleitung angeordnet. Zudem sind vor der bestehenden bergseitigen Mauer zur Sammlung des Hangsickerwassers und zur Planumsentwässerung Sickerleitungen vorgesehen. Diese werden in die Ableitung zum Wernisbächli und zur Muota oder direkt in die talseitige Böschung abgeleitet. Die Ausläufe werden mit einer Rollierung versehen, um eine rückschreitende Erosion zu verhindern.

Sämtliche Leitungen werden so verlegt, dass sie einfach zu reinigen sind. Die Zugänglichkeit zu den Sickerleitungen und der Sammelleitung der Strassenentwässerung ist durch die regelmässige Anordnung von Kontrollschächten gewährleistet.

4.11 Werkleitungen / Beleuchtung

In der bestehenden Strasse sind nur Werkleitungen der Swisscom vorhanden. Diese können nach Rücksprache mit der Swisscom vor Baubeginn ausser Betrieb genommen werden und müssen nicht ersetzt werden. Die Erschliessung erfolgt künftig über Aufiberg. Andere Werke haben keinen Bedarf angemeldet. Auf der gesamten Länge der 2. Etappe wird ein Leerrohr für eventuell künftige Werkleitungen verlegt.

Im vorliegenden Abschnitt ist keine Beleuchtung der Strassenanlage vorgesehen.

4.12 Amphibienschutz

Das Projektgebiet grenzt an das Kerngebiet Reptilien „K8 Gibel-Uf Ibrig-Schlattli“. Die für Reptilien wichtigen Strukturen wie besonnte Felsen und halbbesonnte offene Waldstrukturen werden durch das Projekt nicht betroffen. Massnahmen sind somit beim Ausbauprojekt keine erforderlich.

4.13 Wildtierkorridor

Der Projektperimeter befindet sich nicht in einem Wildtierkorridor. Somit sind beim Ausbauprojekt keine Massnahmen erforderlich.

4.14 Archäologische Fundstellen

Beim Hanenberg-Plateau kann aufgrund der Topografie eine prähistorische Siedlung nicht ausgeschlossen werden. Über den Plateaurand entsorgte Abfälle können archäologische Kleinfunde liefern. Während des Zeitraums des Terrainabtrags Abzweigung Zufahrt Wernisberg nach Westen bis Waldrand unterhalb Hanenberg ist eine Baustellenbegleitung durch eine archäologisch geschulte Fachperson beizuziehen.

4.15 Bauablauf

Infolge des schwierigen Geländes und den engen Platzverhältnissen sind im Bereich Gibelhorn Strassenbauarbeiten nur durch eine einspurige Verkehrsführung mit einer Lichtsignalanlage (LSA) oder gar unter Totalsperrung möglich. Allfällig erforderliche Totalsperrungen finden jeweils nur während der Nacht zwischen 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr statt.

Über die gesamte Bauzeit betrachtet ist während zwei Jahren der Betrieb von zwei gekoppelten LSA vorgesehen. Im Bereich der Baustellen steht dem Verkehr eine Breite von mindestens 3.25 m bzw. in Kurven 3.00 m plus Kurvenverbreiterung für Kat. A (Sattelschlepper, Lastwagen mit Anhänger) zur Verfügung.

Durch Abstimmung der Signalzeiten der beiden LSA wird bei Stosszeiten die Lastrichtung durch eine „grüne Welle“ bevorzugt. Dadurch können grössere Verkehrsmengen abgefertigt werden. Mit dem gewählten System einer gekoppelten LSA ist eine Busbevorzugung nicht möglich. Aufgrund der Erfahrung bei der Ausführung der 1. Etappe funktioniert diese Vorgehensweise. Das Verkehrskonzept mit den zwei gekoppelten LSA wurde im Vorfeld mit der Auto AG Schwyz detailliert abgeprochen.

Für die Blaulichtorganisationen wird das aus der 1. Ausbautappe bewährte Beeinflussungskonzept wiederum installiert. Somit kann die Polizei vom Stützpunkt aus die Lichtsignalanlagen steuern, damit die Einsatzkräfte bei der Durchfahrt durch die Baustelle eine „grüne Welle“ vorfinden.

Für den Wintertourismus und die Schneeräumung muss von anfangs Dezember bis Ende März eine zweisepurige Verkehrsführung gewährleistet werden. Dies bedeutet, dass in den Wintermonaten die Bauarbeiten mit Verkehrsbehinderung eingestellt werden.

Die Bauarbeiten über den Ausbauabschnitt erfolgen in fünf Phasen. Bevor mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden kann, sind entlang der geplanten Kunstbauten Rodungen erforderlich. Zugleich ist vorgesehen, die Ableitung für das Strassenwasser entlang der Wernisbergstrasse bis zum Wernisbächli und die lokale Verbreiterung der Umfahrungsstrasse (für Totalsperrung) auszuführen. Diese Arbeiten sind im Herbst 2018 vorgesehen. Der Baubeginn der Hauptarbeiten

ist im Frühling 2019 geplant. Mit einer geplanten Bauzeit von zwei Jahren wird der Strassenausbau im Spätherbst 2020 ohne Deckbelag in Betrieb sein. Abschliessend wird der Deckbelag im Jahre 2021 eingebaut.

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 2017 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 13 716 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 616 000.--
C) Dienstleistungen	Fr. 2 431 000.--
Total Baukosten	Fr. 16 763 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 337 000.--
Total Kostenvoranschlag	Fr. 17 100 000.--
+ Offene Reserven (circa 10%)	Fr. 1 700 000.--
Total Kosten, inklusive 7.7% MWST, brutto	Fr. 18 800 000.--

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die neuen Stützkonstruktionen massgebende Kostengrössen. Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen.

Unter Baunebenarbeiten sind die Kosten für die Verkehrssicherung auf der Muotathalerstrasse und auf den Umleitungsstrecken während der Bauzeit sowie die Kosten für die Signalisierung und Markierung aufgeführt. Weiter sind die Kosten für Fahrzeugrückhaltesysteme enthalten.

In den Dienstleistungen sind sämtliche Ingenieuraufwendungen mit Projektierung und Bauleitung enthalten. Ebenso sind hier die Kosten für alle Gutachten sowie die Aufwendungen aller Fachplaner wie Geologe erfasst.

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 rund 10% der Baukosten ausgewiesen.

5.2 Landerwerb

Für den Strassenausbau müssen insgesamt 2469 m² Land definitiv erworben werden. Für die Bauarbeiten werden gemäss Projekt 3147 m² Privatland temporär beansprucht. Zudem werden auf 309 m² Dienstbarkeiten für die Erstellung, den Fortbestand, den Unterhalt und eine allfällige Erneuerung von Stützmauern inklusive den zugehörigen Foundationen und Ankern vereinbart. Weiter hinzukommen Durchleitungsrechte für 388 m Entwässerungsableitungen und für zehn Schächte.

Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Bei sämtlichen Grundeigentümer/innen liegen bereits unterzeichnete Vorverträge vor.

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

5.3 Finanzierung

5.3.1 Allgemeine Ausbaukosten Hauptstrassen

Der vorliegende Strassenabschnitt der Hauptstrasse Nr. 387 ist nicht Bestandteil des subventionberechtigten Schweizerischen Hauptstrassennetzes. Es besteht kein Anspruch zur Geltendmachung von Bundesbeiträgen. Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen.

Die Kosten werden der Kostenstelle 282050 Konto 5010.522 belastet.

Mit Beschluss Nr. 703 vom 12. September 2017 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2018–2032. Darin sowie im Voranschlagsjahr 2018 resp. Finanzplanjahr 2019/2020 sind die erforderlichen Mittel enthalten.

5.3.2 Beiträge Dritter

Um das künftige Einlenken aus der Wernisbergstrasse in Richtung Muotathal ohne Nutzung der Gegenfahrbahn zu ermöglichen und damit eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu erhalten, wird der Einlenker leicht verbreitert. Die aus dieser Forderung und zusätzlichen Bedürfnissen des Elektrizitätswerks des Bezirks Schwyz (EBS) entstehenden Mehrkosten gehen zulasten der EBS.

5.3.3 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 1090 m² zunehmen. Diese Mehrfläche sowie zusätzlich anfallender Unterhalt erhöhen die Kosten für den betrieblichen Unterhalt. Anhand der Kostenvergleichszahlen erhöhen sich beim vorliegenden Strassenabschnitt die jährlichen Kosten für den betrieblichen Unterhalt (inklusive zusätzliche Stützmauern) um circa Fr. 8500.--.

6. Behandlung im Kantonsrat

6.1 Zuständigkeit

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

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) 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 Dreiviertel 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 Dreiviertel der an der Abstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem obligatori-

schen 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 Schwyz, Postfach 253, 6431 Schwyz.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt (unter Rückgabe der Akten).

Im Namen des Regierungsrates:

Othmar Reichmuth, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber