

Beschluss Nr. 327/2022  
Schwyz, 12. April 2022 / ju

Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 390 auf dem Abschnitt Holeneich – Lägeten, Tuggen  
Ausgabenbewilligung

## 1. Übersicht

Die Kantonsstrasse Nr. 390, Lachen bis Grynau, zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz und dient als Regionalverbindungsstrasse zwischen Lachen und Grynau (Kantonsgrenze SZ/SG). Auf dem Abschnitt zwischen Holeneich bis Lägeten (Holeneich, Zürcherstrasse, km 4.520 – km 6.620) in Tuggen hat die bestehende Strassenanlage, die keine Langsamverkehrsführung aufweist, die Grenze ihrer Lebensdauer erreicht. Das vorliegende Sanierungs- und Ausbauprojekt besteht insbesondere aus einem grösstenteils durchgängig abgetrennten Rad- und Gehweg, einer zusätzlichen Bushaltestelle im Bereich Bolenberg, der Aufwertung der bestehenden Knoten Bolenbergstrasse und Mühlenenstrasse und dem Ersatz des bestehenden Strassenkörpers.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Beschluss Nr. 326 vom 12. April 2022 genehmigt hat und die notwendigen Landerwerbsverträge grösstenteils unterzeichnet und genehmigt sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 20.5 Mio. Franken unterbreitet werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist geplant, mit dem Strassenausbau im Idealfall 2024 zu beginnen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Basis des Projekts

Der Bundesrat genehmigte im Jahr 2008 die Richtplanergänzungen für die Region March. Zuvor waren mit den Vertretern des Bezirks und den betroffenen Gemeinden in der March die Ergänzungen des kantonalen Richtplans erarbeitet und vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 557 vom 24. April 2007 erlassen worden. Diese regional abgestützten Richtplanergänzungen legten die

Prioritäten für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der March fest. Entsprechend wurden in den letzten Jahren die im Richtplan aufgeführten Vorhaben vorangetrieben.

Mit dem Postulat P 1/12, das der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 26. September 2012 erheblich erklärt hat, wurde zudem gefordert, dass die gefährliche Hauptstrasse Nr. 390 auf einen modernen Standard auszubauen sei. Gestützt darauf sowie in Zusammenhang mit der Unterhalts- und Massnahmenplanung des gesamten Strassennetzes des Kantons wurde auch für die Hauptstrasse Nr. 390 ein Massnahmenkonzept ausgearbeitet. Dieses Massnahmenkonzept zeigte die Schwachstellen sowohl aus baulicher und verkehrstechnischer als auch funktionaler Sicht auf. Typische konzeptionelle Strassenausbauquerschnitte sowie die Priorisierung der Ausbauabschnitte wurden darin ebenfalls erarbeitet und festgelegt. Mit Beschluss vom 2. September 2014 genehmigte der Regierungsrat die geplanten Massnahmen und legte diese dem Kantonsrat gleichzeitig als Bericht zum erheblich erklärten Postulat vor (RRB Nr. 924/2014). Dieser nahm den Bericht über die geplanten Massnahmen sowie die vorgesehene Berücksichtigung im Strassenbauprogramm am 22. Oktober 2014 mit 64 zu 26 Stimmen zustimmend zur Kenntnis.

## 2.2 Projektgenehmigung

Gemäss § 15 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) ersetzt im Strassenbau 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 wurden während 20 Tagen auf der Gemeinde Tuggen öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 46 vom 13. November 2020. Gegen das Projekt gingen acht Einsprachen ein. Vier Einsprachen wurden nach Verhandlungen schriftlich zurückgezogen. Drei Einsprachen wurden im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat (RRB Nr. 326/2022) vollumfänglich abgewiesen. Eine Einsprache wurde zu spät eingereicht und in der Folge nicht auf diese eingetreten. Der Projektgenehmigungsbeschluss ist aktuell indes noch nicht rechtskräftig. Mit Schreiben vom 9. Dezember 2020 stimmte der Gemeinderat Tuggen dem Bauprojekt zu.

## 3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

### 3.1 Bedeutung der Strasse

Der Strassenabschnitt zwischen Lachen und der Grynau weist eine Gesamtlänge von 9.21 km auf und ist Bestandteil der Hauptstrasse Nr. 390, die als Regionalverbindungsstrasse zwischen Lachen und Grynau (Kantonsgrenze SZ/SG) die Gemeinden in der March verbindet. In den letzten Jahrzehnten wurden Teile dieses Abschnitts saniert oder teilweise ausgebaut. So wurde beispielsweise der Abschnitt Lägeten bis Tuggen inklusive der unfallträchtigen Lägetenkurve mit einem kombinierten Rad-/Gehweg versehen. Weiter wurden die Knoten in Tuggen und Wangen in Kreiselanlagen umgestaltet. Bereits früher, in den 1970er-Jahren, wurden im Zusammenhang mit dem Autobahnbau (A3) in Lachen und im Bereich Bool eine Überführung über die Autobahn erstellt sowie später der Autobahnanschluss (A15) in Tuggen gebaut.

### 3.2 Verkehrliche Belastung

Im Jahr 2020 lag der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) im Ausbauabschnitt bei circa 6800 Fahrzeugen pro Tag, wobei der Lastwagenanteil circa 4 % ausmacht.

### 3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die Strassenanlage mit dem heutigen Querschnitt wurde vermutlich zwischen den 1930er- und 1960er-Jahren letztmals umfassend ausgebaut. Seither sind in diesem Strassenabschnitt nur noch örtliche Belagssanierungen durchgeführt worden. Das Fehlen von Langsamverkehrsflächen sowie die Ausgestaltung der Knoten Bolenberg- und Mühlenenstrasse sind verkehrstechnisch die auffälligsten Schwachstellen. Als bauliche Mängel sind der Oberbau und der schlechte Zustand der Strassenentwässerung zu erwähnen.

### 3.4 Ausnahmetransport-Route

Die Hauptstrasse Nr. 390 ist Bestandteil einer Ausnahmetransport-Route des Typs II b, bei welcher 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. Im Grundsatz entspricht die heutige Anlage diesen Anforderungen.

### 3.5 Situation Langsamverkehr

Im Bereich zwischen der Chromen- bis zur Schillingstrasse wird die nationale Wanderroute (Jakobsweg) auf einer Länge von rund 400 m entlang der Kantonsstrasse geführt. Die heute bestehende Infrastrukturanlage weist keine separat ausgeschiedenen Streifen für den Fuss- und Veloverkehr aus. Demzufolge teilen sich Fussgänger und Velofahrer die Strassenanlage mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

### 3.6 Verkehrssicherheit

Im Ausbaubereich beträgt die Strassenbreite heute zwischen 6.00 m bis 6.50 m. Infolge des fehlenden Trottoirs sowie der fehlenden Fahrstreifen für Velofahrer stellt die bestehende Strassenanlage ein latentes Verkehrssicherheitsrisiko für den Langsamverkehr dar. Anhand der Unfallstatistik ist ersichtlich, dass sich von 2014 bis Ende 2020 13 registrierte Verkehrsunfälle ereigneten, wobei es sich um Schleuder- oder Selbstunfälle (4), Einbiegeunfälle (3), Frontalkollisionen (3), Tierunfälle (2) und Überholunfälle (1) handelte. Jedoch handelt es sich laut Unfallstatistik um keinen Unfallschwerpunkt.

### 3.7 Öffentlicher Verkehr

Im Ausbauperimeter befinden sich heute zwei Haltestellen (Holeneich und Egg) der Buslinie 72.521 (Uznach-Tuggen-Siebenen-Wangen-Reichenburg). Während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag verkehren die Busse in beiden Richtungen in der Regel im Halbstundentakt. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und an Samstagen und Sonntagen verkehren die Busse im Stundentakt. Bei beiden Haltestellen sind Busbuchten vorhanden, wobei eine Busbucht gleichzeitig auch der Vorplatzbereich einer Liegenschaft ist. Die bestehenden Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht ausgestaltet.

### 3.8 Umwelt

Ab Projektbeginn bei km 4.520 bis km 6.000 liegt die Strasse im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Ebenfalls befinden sich in diesem Abschnitt hanglagig, aber ausserhalb des Strassenraumkorridors, gefasste Quellen für private Trink- und Brauchwassernutzungen. Der restliche Ausbauperimeter befindet sich nicht in einem Gewässerschutzbereich.

Der Trüebenbach (km 5.06) und der Kesselrietgraben (km 5.94) queren die bestehende Strassenanlage und sind in den Querungsbereichen eingedolt. Der Trüebenbach gilt nach der Querung der Strassenanlage, ab südlichem Auslauf der Eindolung, als potentielltes Fischgewässer.

Innerhalb des Projektperimeters befinden sich zwei Eintragungen im Kataster der belasteten Standorte (KbS). Die Deponie Kiesgrube Bürg-Deckerhof mit der Standortnummer 23\_A102 liegt ausserhalb des Strassenraumkorridors und wird durch den Ausbau nicht tangiert. Die Deponie Rungli mit der Standortnummer 23\_A105 befindet sich bei km 6.000. Diese Deponie liegt innerhalb des Strassenraumkorridors. Anhand des Katasterauszuges sind jedoch keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten.

Praktisch über den ganzen Ausbauperimeter quert der Wildtierkorridor SZ 11/SG 27 die Kantonsstrasse und stellt für Wildtiere die überregionale Verbindung für den Wildtierwechsel zwischen dem Wägital und dem Buechberg dar. Durch die Autobahn A3 gilt der Korridor heute als weitgehend unterbrochen. Jedoch ist in den nächsten Jahren im Zuge der Unterhaltsplanung (UPlaNS) des ASTRA vorgesehen, neben anderen Massnahmen eine Wildtierüberführung zu erstellen, um die Durchgängigkeit des Wildtierwechsels im Grundsatz wiederherzustellen.

### 3.9 Kultur

Im Projektperimeter befinden sich Gebäude, welche im kantonalen Schutzinventar (KSI) und im Bauernhausinventar (BHI) aufgeführt sind. Die Baudenkmäler entlang der Strassenanlage werden vom Projekt jedoch nicht tangiert.

### 3.10 Lärmschutz

Der Lärmschutz für diesen Strassenabschnitt wird im Lärmsanierungsprojekt Hauptstrasse Nr. 390, Bol – Grynau, Tuggen (LSP SZ-75) vom 31. Juli 2014 behandelt. Das Projekt wurde am 28. November 2014 öffentlich aufgelegt. Ein diesbezügliches Beschwerdeverfahren ist noch hängig. Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde mit dem LSP SZ-75 koordiniert und ist darin entsprechend berücksichtigt.

### 3.11 Naturgefahren

Innerhalb des Projektperimeters gibt es in den Bereichen der eingedolten Bäche eine geringe bis mittlere Gefährdung für Hochwasser.

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept des Projekts

Grundsätzlich sollen die Umgestaltungsmassnahmen den Langsamverkehr (LV) und den MIV soweit wie möglich entflechten. Die Umsetzung der Umbaumassnahmen soll in erster Linie eine Sicherheitserhöhung und somit auch eine Beruhigung des Verkehrs zur Folge haben. Die Kantonsstrasse soll auf die örtliche Situation der Landschaft sowie auf die in Zukunft geplante Raumentwicklung abgestimmt werden. Konzeptionell entsprechen die Umgestaltungsmassnahmen denjenigen des bereits realisierten Abschnitts zwischen Lägeten bis zum Dorfbeginn von Tuggen.

Der effektive Ausbau über 1.85 km (Holeneich, Zürcherstrasse) besteht insbesondere aus dem Aus- und Neubau von Rad- und Fussgängerverbindungen mit einem neuen kombinierten Rad-/Gehweg und der Aufwertung der Knoten Mühlen- und Bolenbergstrasse mit einer zusätzlichen Bushaltestelle (Bolenberg) und dem vollständigen Ersatz des bestehenden Strassenkörpers. Mittels Trennstreifen wird eine klare Trennung der Verkehrsregime und somit die entsprechende Wahrnehmbarkeit für die Verkehrsteilnehmer geschaffen.

Die horizontale Linienführung der Strassenanlage entspricht im Grundsatz der bestehenden. Bedingt durch die Verbreiterung der Strassenanlage wird die bestehende gerade Strasse im Bereich Holeneich um eine bergseitig bestehende Liegenschaft geführt. Diese Linienwahl beschlägt jedoch ein Wohnhaus sowie ein Ökonomiegebäude, diese müssen abgebrochen werden. Entsprechende Ersatzbauten für das Wohnhaus und das Ökonomiegebäude sind bewilligungsfähig ausgearbeitet. Die beiden Ersatzbauten sollen vor dem eigentlichen Strassenausbau realisiert werden. Die vertikale Linienführung der bestehenden Strassenanlage wird weitestgehend beibehalten. Einzig im Bereich des Knotens Mühlenenstrasse wird die vertikale Linienführung tiefer angelegt, um zu verhindern, dass anfallendes Oberflächenwasser bei Unwetterereignissen in die bestehenden Gebäudekeller laufen kann.

Durch das Projekt werden die bestehenden Zufahrten und Vorplätze von Liegenschaften oder Einmünder von Strassen projektbedingt angepasst. Die projektbedingten Anpassungen auf die bestehende Situation erfolgen auf der Basis der bis zum Ausführungszeitpunkt bestehenden Situation vor Ort.

Die signalisierten Geschwindigkeitsbereiche, 60 km/h im innerörtlichen Bereich Holeneich und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausserorts von 80 km/h, werden beibehalten.

Mit der Umsetzung der Massnahmen gemäss Umweltbericht wird das Projekt in der Bau- und der Betriebsphase als umweltverträglich eingestuft.

Im Prognosehorizont 2035 wird anhand des aktuellen Verkehrsmodells ein DTV von circa 8400 Fahrzeugen erwartet.

## 4.2 Baulicher Betrieb

### 4.2.1 Ausbau

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 lehnt sich an die Normalien des Kantons Schwyz an.

### 4.2.2 Normalprofil / Strassenquerschnitt

Die Strassenbreite für den MIV ist durchgängig mit einer Breite von 7.00 m vorgesehen. Einzig im Bereich des Projektbeginns wird diese auf die bestehende Strassenbreite von circa 8.00 m angepasst. Der kombinierte Rad-/Gehweg weist grundsätzlich eine Breite von 3.00 m auf, ist mittels Trennstreifen von 0.80 m Breite von der Fahrbahn des MIV abgetrennt und in beide Richtungen befahrbar. Zu Projektbeginn sowie im Bereich des Knotens Mühlenenstrasse wird auf den Trennstreifen verzichtet und der Rad-/Gehweg wird aufgrund der Platzverhältnisse auf 2.50 m reduziert. Das Quergefälle der Fahrbahnen für den MIV und den LV wird grundsätzlich talseitig ausgeführt, um die Entwässerung über die Schulter zu gewährleisten.

### 4.2.3 Bankette / Rabatte

Ausserhalb des bebauten Gebietes wird beidseitig ein Bankett mit Splitt und Schotterrasen-Samenmischung als Abschluss der Strassenanlage erstellt. Auch für die Rabatte zwischen dem Rad-/Gehweg und den Fahrbahnen für den MIV ist der gleiche Aufbau der Oberfläche vorgesehen.

#### 4.2.4 Öffentlicher Verkehr

Für die im Projektperimeter verkehrende Buslinie 72.521 der Postauto AG Ostschweiz, die in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt und ansonsten im Stundentakt verkehrt, wird im Knotenbereich der Bolenbergstrasse eine neue Fahrbahnhaltestelle «Bolenberg» geschaffen. Mit dieser Haltestelle wird dieses Gebiet neu auch mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. In der Folge wird die bestehende Bushaltestelle «Holeneich» aufgehoben und weiter Richtung Knoten Mühlenenstrasse verschoben. Die Haltestelle wird mit «Alte Käserei» bezeichnet und als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet. Die beim Projektende bestehende Bushaltestelle «Egg» wird leicht Richtung Westen verschoben und wie bisher als Busbucht ausgestaltet. Die Bushaltestellen werden nach den Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) ausgeführt. Für das sichere Queren von Fussgängern werden bei allen Bushaltestellenbereichen jeweils Fussgängerübergänge mit Mittelschutzinseln erstellt.

#### 4.3 Stützmauern

Durch die Verbreiterung der Strassenanlage mit dem Rad-/Gehweg sind bergseitig mehrere Stützmauern zur Aufnahme der Terraindifferenzen vorgesehen. Die Betonkonstruktionen sind als Winkelstützmauern projektiert, weisen einen Anzug von 10:1 aus und können teilweise bis zu vier Meter hoch werden. Im Fundationsbereich hinter den Stützmauern werden Sickerleitungen verlegt, um anfallendes Hang- und Sickerwasser zu sammeln und über Sammelleitungen dem nächsten Vorfluter zuzuführen. Als Absturzsicherung ist eine Hagung auf der Stützmauerkrone vorgesehen. Um die Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Landflächen weiterhin maschinell zu gewährleisten, wird entlang der Stützmauern wo möglich ein circa 2.50 m breiter Bewirtschaftungsweg erstellt.

#### 4.4 Lärmschutz

Der Ausbau der Strassenanlage mit einem Rad-/Gehweg wird als Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage nach Art. 8 Abs. 1 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) taxiert. Somit werden nur die Lärmemissionen der neuen (Rad-/Gehweg) oder geänderten Anlageteile (Verschiebung der horizontalen Linienführung) nach Anordnung der Vollzugsbehörde soweit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Trotz der teilweisen leichten Verschiebung der horizontalen Linienführung zeigt sich nach der Realisierung des Ausbauprojektes nach wie vor, dass die getroffenen Lärmschutzmassnahmen gemäss LSP SZ-75 ausreichen. An den zwei Gebäuden, an denen der Alarmwert (AW) im Planungshorizont 2035 ohne Ausbau überschritten wird und Schallschutzfenster vorgesehen sind, fällt die Lärmbelastung mit dem Ausbau im Planungshorizont 2035 um 1 dB(A) höher aus. Dies führt jedoch nicht zu einer anderen Beurteilung als im LSP SZ-75. Bei den Gebäuden mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) wird sich nach der Realisierung des Ausbaus im Projektshorizont 2035 die Lärmbelastung sogar um 1 bis 3 dB(A) reduzieren.

#### 4.5 Naturgefahren

Die Gefährdung der Kantonsstrasse im Ausbauperimeter ist vor allem auf Hochwasserszenarien an den Bachdurchlässen Trüebenbach und Kesselrietgraben (Rellwies) zurückzuführen. An beiden Orten bestehen heute bis sechs Meter unter dem Strassenniveau liegende intakte Steindolendurchlässe. Diese Querungen werden im Bestand belassen. Neu werden in den Bereichen der beiden Bachdurchlässe circa ein Meter unter Strassenniveau sogenannte Entlastungsquerungen zur Erfüllung des Hochwasserabflusses (HQ30) erstellt. Diese in der Regel trockenen Entlastungsquerungen dienen gleichzeitig als Querungshilfen für Kleinsäugetiere. Das bergseitige Einlaufbauwerk des Kesselrietgrabens wird so ausgestaltet, dass eine spätere Offenlegung der Eindolung gewährleistet bleibt.

#### 4.6 Entwässerungskonzept

Aufgrund der Beurteilungsklasse mittel (gemäss VSA-Richtlinie) sowie des geplanten Projekthorizonts des Verkehrs im 2035 kann im Grundsatz am heutigen System der Entwässerung der Strassenanlage festgehalten werden. Das Strassenabwasser wird entweder direkt über die Schulter entwässert (ausserhalb von bebautem Gebiet) oder über Strassensammler separat gefasst und über eine neue Meteorleitung, welche in der Fahrbahn zu liegen kommt, gesammelt und den bestehenden Vorflutern zugeführt. Trotz der Verbreiterung der Strassenanlage mit einem Rad-/Gehweg wird 60 % des anfallenden Regenwassers über die Schulter entwässert und gleichzeitig kein zusätzliches Regenabwasser gegenüber heute über die Vorfluter abgeleitet.

#### 4.7 Umwelt

Die Ausführung von Arbeiten innerhalb der belasteten Standorte hat gemäss Art. 13 der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten vom 26. August 1998 (AltIV, SR 814.680) zu erfolgen.

Durch den Ausbau der Strassenanlage mit Rad-/Gehweg wird die Infrastrukturanlage stärker in Erscheinung treten als heute. Das Landschaftsbild wird jedoch nicht massgebend verändert. Fussgänger, Wanderer und Velofahrer profitieren mit dem Ausbau künftig von einer neben der Strassenanlage liegenden, abgetrennten Spur zum MIV, die eine durchgehende Verbindung zwischen Holeneich und Tuggen darstellt.

Schützenswerte Lebensräume oder ökologisch wertvolle Bestände werden durch den Ausbau der Strassenanlage nicht tangiert. Die Ufervegetation in den Bachbereichen wird nach Abschluss der Bauarbeiten für die Strassenanlage wiederhergestellt.

#### 4.8 Wildtierkorridor

Im Grundsatz werden durch die Erweiterung mit einem Rad-/Gehweg keine negativen Folgen für die Wildtiere erwartet. Jedoch werden mit der hangseitigen Verbreiterung der Strassenanlage teilweise Stützkonstruktionen erstellt, die bewirken, dass Wildtiere künftig in den Bereichen Trübenbach sowie Kesselrietgraben (Rellwies) konzentrierter die Strassenanlage queren werden. Zum Schutz für den MIV werden die Leitpfosten in diesen Bereichen mit einer Sicherheitseinrichtung (Wildwarnsystem Animot oder ähnlich) versehen, welche die Verkehrsteilnehmer bei Wildwechsel warnt. Unterstützend werden in diesen Bereichen Entlastungsbauwerke für die Erreichung des Hochwasserschutzes erstellt, die zugleich den Kleinsäugetieren als Querungshilfe dienen.

#### 4.9 Werkleitungen / Beleuchtung

Sämtliche Werkleitungseigentümer sind über das Projekt informiert, zumal die bestehenden Werkleitungen im Strassenanlagebereich im Koordinationsplan erfasst wurden. Vor der Realisierungsphase werden die Werke hinsichtlich etwaigem Erneuerungs- und Ausbaubedarf ihrer Infrastrukturanlagen nochmals konsultiert. Im Rahmen der Realisierung wird mit den Werken die Detailplanung erfolgen. Werkleitungseigentümer haben die Ohnehinkosten für ihre Werkleitungen im Strassenbereich zu übernehmen. Ein Grabgesuch für die Verlegung von Werkleitungen im Strassenbereich ist von den Werkleitungseigentümern in jedem Fall einzuholen.

In den Knotenbereichen Bolenberg und Mühlönen wird eine Strassenbeleuchtung in LED erstellt. Die angrenzenden Bushaltestellen «Bolenberg» und «Alte Käserei» sowie die Bushaltestelle «Egg» mit den Fussgängerquerungshilfen sind ebenfalls Teil der Strassenbeleuchtung mit LED. Auf dem restlichen, ausserorts liegenden Ausbauabschnitt wird praxisgemäss auf eine Beleuchtung verzichtet. Der Unterhalt der Strassenbeleuchtung geht zu Lasten der Gemeinde Tuggen (vgl. § 54 Abs. 2 StraG).

#### 4.10 Landwirtschaftliche Strukturverbesserungen

Anstelle eines vollumfänglichen Abtransports des Aushub- und Abtragsmaterials auf Deponien können angrenzend zur Strassenanlage Strukturverbesserungen vorgenommen werden. Neben dem positiven Effekt in Sachen Umwelt wird dadurch auch die künftige Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen verbessert.

#### 4.11 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Der Verkehr wird ausserhalb des bebauten Gebiets grundsätzlich zweispurig am Baubereich vorbeigeführt. Im bebauten Gebiet oder kurzzeitig auch auf dem übrigen Perimeter wird der Verkehr mindestens einspurig mit einer Lichtsignalanlage am Baubereich vorbeigeführt. Für den öffentlichen Verkehr wird eine Busbevorzugung eingerichtet, damit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Auf eine separate Fussgängerführung in den Baubereichen wird verzichtet, da eine solche im gesamten Projektperimeter auch im bestehenden Zustand nicht vorhanden ist. Der gesamte Projektperimeter wird in drei Bauabschnitte (West, Mitte, Ost) von je circa 600 Meter unterteilt. Die einzelnen Baubereiche in diesen Abschnitten sind jeweils circa 200 Meter lang und so unterteilt, dass sie auf den Durchgangsverkehr abgestimmt sind.

Die Bauzeit für alle drei Bauabschnitte beträgt insgesamt circa drei Jahre. Die Deckbelagsarbeiten können jeweils zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden.

Mit den Bauarbeiten kann gemäss heutigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2024 gestartet werden.

### 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 Juli 2020 (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

|  |     |                             |
|--|-----|-----------------------------|
| A) Bauhauptarbeiten                                    | Fr. | 13 350 000.--               |
| B) Baunebenarbeiten                                    | Fr. | 750 000.--                  |
| C) Dienstleistungen                                    | Fr. | 2 000 000.--                |
| Total Baukosten  | Fr. | <u>16 100 000.--</u>        |
| D1) Landerwerb, Entschädigungen                        | Fr. | 1 900 000.--                |
| D2) Kauf Liegenschaft GB Nr. 318 Tuggen (Alte Käserei) | Fr. | 750 000.--                  |
| + Offene Reserven (circa 10 %)                         | Fr. | <u>1 750 000.--</u>         |
| Total Kosten, inklusive 7.7 % MWST, brutto             | Fr. | <u><u>20 500 000.--</u></u> |

Die Kosten für die Hauptarbeiten sind als angemessen und verhältnismässig zu bezeichnen und lassen sich mit diversen ausgeführten Projekten vergleichen.

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.

Nach § 25 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 (FHG, SRSZ 144.110) gilt die Umwandlung von Finanz- in Verwaltungsvermögen als Ausgabe. Im Jahr 2014 hat der Kanton die Liegenschaft GB Nr. 318 Tuggen (Alte Käserei) für den

Ausbau der Kantonsstrasse Holeneich – Lägeten, Tuggen, vorsorglich gekauft und ins Finanzvermögen überführt. Die Liegenschaft wird für den Ausbau der Strasse benötigt und ist deshalb im Rahmen der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ins Verwaltungsvermögen zu übertragen und in die Ausgabensumme miteinzurechnen. Massgebend ist der Verkehrswert, der dem damaligen Kaufpreis von Fr. 750 000.-- entspricht.

## 5.2 Landerwerb

Für das Projekt mit dem neuen Rad-/Gehweg werden insgesamt rund 10 400 m<sup>2</sup> zusätzliches Land benötigt. Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Von den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern liegen mehrheitlich bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge vor. Weitere noch offene Landerwerbsverträge sollten demnächst abgeschlossen werden können. Bei zwei Grundeigentümern ist ein gütlicher Landerwerb derzeit fraglich, entsprechend haben sie auch ihre Einsprache gegen das Projekt nicht zurückgezogen. Hier wird gegebenenfalls ein Enteignungsverfahren einzuleiten sein.

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

## 5.3 Finanzierung

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

## 5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 8500 m<sup>2</sup> zunehmen. Die Mehrfläche sowie zusätzlich anfallender Unterhalt erhöhen die Kosten für den jährlichen Betrieb, inkl. Winterdienst, um rund Fr. 42 500.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter).

Gleichzeitig werden die jährlichen baulichen Unterhaltskosten der neuen Anlage in den ersten Betriebsjahren unter den heutigen Wert fallen. Später ist mit jährlichen Mehrkosten von circa 1.5 % der Investitionskosten (Bauhaupt- und Baunebenarbeiten), also mit einem durchschnittlichen (periodischen) Betrag von Fr. 200 000.-- pro Jahr zu rechnen.

## 5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Mit Beschluss Nr. 545 vom 24. August 2021 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2022–2036. Die Ausgaben für das vorliegende Projekt sind im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.524 belastet.

## 6. Weitere Auswirkungen

### 6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

## 6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Die Auswirkungen wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit Beschluss Nr. 326 vom 12. April 2022 genehmigt. Die einschlägigen umweltrechtlichen Bestimmungen werden eingehalten.

Sichere, zeitgemäss unterhaltene und leistungsfähige Strassen wirken sich positiv auf das gesellschaftliche und wirtschaftliche Umfeld aus. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Sicherheit der Strassenverkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr, erhöht.

## 6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Mit dem vorliegenden Ausbauprojekt wird die Lücke in der Langsamverkehrsinfrastruktur (Velo und Fussgänger) zwischen den Gemeinden Wagen und Tuggen geschlossen und damit die Sicherheit aller Strassenverkehrsteilnehmer erhöht.

## 7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

### 7.1 Zuständigkeit

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

### 7.2 Ausgabenbremse

Die Ausgabenbewilligung gilt gemäss § 87 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrates vom 17. April 2019 (GOKR, SRSZ 142.110) als angenommen, wenn mindestens 60 Mitglieder des Kantonsrates zustimmen.

### 7.3 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 Bst. c und 35 Abs. 1 Bst. b der Verfassung des Kantons Schwyz vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen Ausgabenbeschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Mio. Franken sowie 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 drei Viertel der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrats dem obligatorischen oder bei Zustimmung von drei Viertel und mehr der an der Schlussabstimmung teilnehmenden Mitglieder des Kantonsrates dem fakultativen Referendum.

### Beschluss des Regierungsrates

1. Dem Kantonsrat wird beantragt, die beiliegende Ausgabenbewilligung anzunehmen.
2. Zustellung: Mitglieder des Kantonsrates.

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

Im Namen des Regierungsrates:

Petra Steimen-Rickenbacher  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatsschreiber