

Beschluss Nr. 122/2015

Schwyz, 3. Februar 2015 / ju

387 / Strassenverschiebung Hinteres Schlattli, km 4.800 – km 5.100

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Nachdem der Regierungsrat das Projekt mit Kostenbeteiligung Dritter mit Beschluss Nr. 1296 vom 16. Dezember 2014 und die notwendigen Landerwerbsverträge mit Beschluss Nr. 42 vom 20. Januar 2015 genehmigt hat, wird dem Kantonsrat beantragt, Bericht und Vorlage für den Verpflichtungskredit über 4.27 Mio. Franken anzunehmen. In diesem Bruttobetrag ist die Kostenbeteiligung seitens Stoosbahnen AG von Fr. 860 000.-- enthalten. Nach Genehmigung des Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat ist geplant, mit den Vorbereitungsarbeiten (Felsabtrag und Aushub) im Herbst 2015 zu beginnen. Die Bauhauptarbeiten erfolgen ab Frühjahr 2016.

Die Bauarbeiten im Hinteren Schlattli werden mit den Bauarbeiten beim Gibelhorn sowie den Bauarbeiten der Stoosbahnen AG für die neue Talstation Schlattli und dem benachbarten Parkhaus abgesprochen und koordiniert.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Kantonsstrasse Nr. 387 wurde mit Vorprojekt (VP) „Ausbau Muotathalerstrasse, Abschnitt Schlattli bis Chlingentobelbach“ vom 20. Dezember 2013 zwischen der bestehenden Talstation Schlattli und der Franzosenschanze (km 4.400 – km 5.200) auf ihre Verkehrssicherheit und Linieneinführung überprüft. Mit einer Verschiebung der Strasse im Bereich des Hinteren Schlattli nach Westen können bestehende Defizite in der Linienführung den heutigen Normen angepasst und so die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Zudem werden zwei neue Busbuchten im Bereich der neuen Talstation erstellt und die gesamte Langsamverkehrsführung verbessert.

2.2 Umfeld des Projekts

Gleichzeitig mit der Erarbeitung des Vorprojekts und der Strassenverschiebung startete die Stoosbahnen AG mit der Planung eines neuen Parkhauses auf dem jetzigen Parkplatz bei der neuen Talstation im Hinteren Schlattli. Durch die Strassenverschiebung vergrössert sich der Platz auf der Westseite und es ergibt sich für die Stoosbahnen AG die Möglichkeit, ein Parkhaus zu erstellen. Mit der Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen im Hinteren Schlattli werden gemäss den Auflagen in der „Konzession Nr. 3924 und Plangenehmigung, Teilgenehmigung 1“ des Bundesamts für Verkehr vom 7. September 2012 die Querparkplätze unmittelbar vor und nach der bestehenden Talstation zurückgebaut.

Um bei beiden Bauprojekten Synergien zu nutzen und die Fertigstellung des Parkhauses auf die Inbetriebnahme der neuen Stoosbahn zu terminieren, wird die ohnehin schon geplante Verschiebung der Muotathalerstrasse zwischen km 4.800 und km 5.100 zeitlich vorgezogen und als Teilstück in einer 1. Etappe ausgeführt. Die Instandstellung der Chlingentobelbachbrücke (km 5.100 bis km 5.200) und der Ausbau zwischen km 4.400 bis km 4.800 erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt.

2.3 Bewilligungsverfahren

2.3.1 Projektauflage

Das Bauprojekt für die Strassenverschiebung Hinteres Schlattli, Schwyz (Hauptstrasse Nr. 387), wurde gemäss § 16 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) während 20 Tagen bei der Gemeinde Schwyz öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 38 vom 19. September 2014. Gegen das Projekt ging keine Einsprache ein. Mit E-Mail vom 28. November 2014 stimmte die Gemeinde Schwyz dem Bauprojekt ohne Vorbehalte zu.

Zeitgleich wurde durch die Stoosbahnen AG das Parkhaus öffentlich aufgelegt. Auch gegen dieses Projekt gingen keine Einsprachen ein.

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 wurden in diesem Verfahren eingeholt.

Der Regierungsrat hat das Projekt mit einer Kostenbeteiligung Dritter mit Beschluss Nr. 1296 vom 16. Dezember 2014, die notwendigen Landerwerbe mit Beschluss Nr. 42 vom 20. Januar 2015 genehmigt.

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Ausgangslage

Die Hauptstrasse Nr. 387 von Ibach nach Muotathal ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und gewährt den Einwohnerinnen und Einwohnern von Muotathal und Illgau die strassenmässige Verbindung in Richtung Schwyz. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV 2013) bei der Zählstelle Schlattli beträgt rund 4800 Fahrzeuge.

Der ganze Strassenabschnitt vom Bierkeller bis zum Hinteren Schlattli verläuft in sehr steilem und mehrheitlich bewaldetem Gelände, rund 100 Höhenmeter oberhalb der Muota am sogenann-

ten unteren Gibel entlang. Die heutige Linienführung zeichnet sich durch eine Abfolge von Kurven mit zum Teil sehr engen Radien aus. Der Strassenraum wird abschnittsweise durch bergseitige Stützkonstruktionen oder Felswände sowie talseitige Stützkonstruktionen und steil abfallende Böschungen eingeengt. Der bestehende Ausbaustandard ist, insbesondere für den schwächeren Verkehrsteilnehmer, auf dem ganzen Strassenabschnitt äusserst unbefriedigend. Seit der Erstellung der Muotathalerstrasse wurden keine wesentlichen baulichen Massnahmen im Sinne eines Ausbaus vorgenommen.

3.2 Situation Langsamverkehr

Die bestehende Strasse weist eine Breite von circa 6.30 m auf. Weder für die Radfahrer noch für die Fussgänger sind separate Verkehrsflächen vorhanden. Durch den Projektperimeter führen ein Wanderweg von lokaler sowie eine Veloroute von regionaler Bedeutung. Beidseitig der bestehenden Strasse befinden sich auf einem offenen Platz Parkplätze ohne geregelte Ein- und Ausfahrten.

3.3 Verkehrssicherheit

Die bestehende Linienführung zeichnet sich im Bereich des heutigen Schlattliparkplatzes durch eine Abfolge von Kurven mit zum Teil sehr engen Radien aus. Aus der Kombination der mangelhaften Trassierung und einer sehr knappen Strassenbreite ergibt sich ein Strassenabschnitt mit schlechtem Fahrkomfort, welcher bezüglich Verkehrssicherheit den heutigen Anforderungen nicht genügt. Gemäss Unfallauswertung der Kantonspolizei Schwyz ereigneten sich im Projektperimeter in sieben Jahren zehn Unfälle, davon mehrheitlich Schleuder- und Selbstunfälle. Besonders betroffen ist die Kurve bei km 4.900.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Die Kantonsstrasse wird im Bereich des Hinteren Schlattli, Gemeinde Schwyz, zwischen km 4.800 und km 5.100 nach Westen verschoben. Damit können die bestehenden Defizite in der Linienführung den heutigen Normen angepasst und so die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Gleichzeitig mit der Strassenverschiebung werden die neue Stoosbahn und deren Talstation sowie das neue Parkhaus im Bereich des heutigen Parkplatzes östlich der Strasse im Hinteren Schlattli gebaut.

Mit der Verschiebung wird die Strasse bei einer heute bestehenden Breite von 6.30 m auf eine Gesamtfahrbahnbreite von 7.00 m ausgebaut. Für den öffentlichen Verkehr wird im Projektperimeter beidseitig eine neue Bushaldebucht erstellt und die Fussgängererschliessung zwischen der Talstation und den nördlichen Parkplätzen mittels beidseitigem Trottoir, Fussgängerstreifen und Mittelschutzinsel sichergestellt.

Das Lichtraumprofil richtet sich nach dem Vorprojekt, in welchem das Lichtraumprofil übergeordnet auf einen längeren Strassenabschnitt vor und nach dem Schlattli festgelegt wurde. Gemäss Vorprojekt wird dabei auf einen Radstreifen aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h, den Ein- und Ausfahrten und dem Platzcharakter bewusst verzichtet. Ein- und Ausfahrten erfolgen auf der östlichen Seite für das Parkhaus und die Kurzzeitparkplätze (in Kombination mit einer Cardurchfahrt) sowie auf der Westseite für die schon bestehenden Aussenparkplätze.

4.2 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.

4.3 Stützmauern

Die neue Linienführung hat einen erheblichen Geländeabtrag, zum Teil im Felsbereich, zur Folge. Dadurch werden temporäre und permanente Sicherungen (Stützmauern) und Steinschlagnetze notwendig. Sämtliche Stützkonstruktionen werden als Blockstein-Schwergewichtsmauern ausgeführt. Auf einer Länge von rund 60 m ist Fels anzutreffen. In diesem Abschnitt sind keine zusätzlichen Stützkonstruktionen nötig. Die Felsböschung wird mit einem oberflächlichen Drahtgeflecht geschützt. Wo der Fels mit Lockergestein überlagert ist, wird das Lockergestein mit einer auf dem anstehenden Fels fundierten, rückversetzten Blocksteinmauer gesichert.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Für den öffentlichen Verkehr werden neu zwei Bushaltebuchten erstellt. Während sich die Lage der Bushaltebucht taleinwärts mit der Linienführung und der Lage der Ein- und Ausfahrten ergibt, wurde für die gegenüberliegende Bushaltebuch eine Evaluation der verschiedenen Standortmöglichkeiten durchgeführt. Unter Miteinbezug des Amtes für öffentlichen Verkehr, der Kantonspolizei/Verkehrstechnischer Dienst und der Auto AG Schwyz (AAGS) entschied sich das Tiefbauamt für den jetzigen Standort in der Sichtberme. Die benötigten Sichtweiten für das Wiedereinbiegen in die Strasse werden mittels eines beheizbaren Spiegels gewährleistet.

Die Ausgestaltung des Buswartehäuschens in Richtung Schwyz wird zwischen der AAGS, der Stoosbahnen AG und der Gemeinde Schwyz koordiniert. Die Unterstellmöglichkeiten in Richtung Muotathal werden im Rahmen der neuen Talstation und dem Parkhaus ermöglicht.

4.5 Bauablauf

Im Herbst 2015 beginnen die Vorbereitungsarbeiten. Das Gelände (inklusive Felsabbau) wird abgetragen und die Aushubarbeiten für den Strassenbau werden durchgeführt. Der eigentliche Strassenbau ist terminiert auf Frühling/Sommer 2016. Der gesamte Bauablauf ist eng mit der Stoosbahnen AG und ihren Bautätigkeiten auf den angrenzenden Parzellen zu koordinieren.

Die Bauarbeiten finden hauptsächlich neben der bestehenden Strasse statt. Lediglich in den Anschlussbereichen muss in den Verkehr eingegriffen werden. Die Bauphasen mit einspuriger Verkehrsführung werden jedoch so kurz wie möglich gehalten und mit der Baustelle beim Gibelhorn abgesprochen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag ist für die Bauhaupt- und Baunebenarbeiten mit projektbezogenen Vorausmassen anhand des Normpositionenkatalogs ausgearbeitet worden. Die Einheitspreise entsprechen der Preisbasis Mai 2014 (Genauigkeit $\pm 10\%$).

Für die Berechnung des Verpflichtungskredits kann gemäss § 14 der Vollzugsverordnung zum Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt vom 23. Dezember 1986 (FHV, SRSZ 144.111) eine offene Reserve für Unsicherheiten in die Kostenberechnung aufgenommen werden. Da der Kostenvoranschlag gemäss üblichen 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 10% der Baukosten vorgesehen. Daraus ergibt sich:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	3 240 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	137 000.--
C) Dienstleistungen	<u>Fr.</u>	<u>405 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	3 782 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	110 000.--
+ Offene Reserve (circa 10%)	<u>Fr.</u>	<u>378 000.--</u>
Total Verpflichtungskredit, brutto	<u>Fr.</u>	<u>4 270 000.--</u>

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

5.2 Landerwerb

Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt und die Zustimmungen der tangierten Grundeigentümer liegen vor. Sämtliche Landerwerbsverträge hat der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 42 vom 20. Januar 2015 genehmigt.

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

5.3 Finanzierung

5.3.1 Strassenbauprogramm

Mit Beschluss Nr. 419 vom 15. April 2014 genehmigte der Regierungsrat das aktualisierte Strassenbauprogramm 2015–2029. Darin sind in diesem sowie in den kommenden Jahren die Mittel für dieses Projekt eingestellt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung und werden dem Konto 28.250.501.10.506 belastet.

5.3.2 Bundesbeitrag

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

5.3.3 Beiträge Dritter

Gemäss § 49 StraG trägt der Strassenträger die Kosten für den Bau und Unterhalt seiner Strassen. Werden bauliche Massnahmen von mehreren Verursachern getragen, vereinbaren die Beteiligten die Kostenverteilung entsprechend der Interessenslage.

Die Kostenverteilung wurde, gestützt auf das Verursacherprinzip, die Ohnehin-Kosten gemäss den Auflagen aus der „Konzession Nr. 3924 und Plangenehmigung, Teilgenehmigung 1“ des Bun-

desamts für Verkehr vom 7. September 2012 sowie einem Interessensbeitrag für die Strassenverschiebung und der vorzeitigen Durchführung dieser 1. Etappe mit der Stoosbahnen AG vereinbart.

Die Stoosbahnen AG bezahlt dem Kanton Schwyz für die Realisierung des Projekts „Strassenverschiebung Hinteres Schlattli“ einen Pauschalbetrag von Fr. 860 000.-- (inklusive MWST). Sie räumt ein, dass die hierfür aufzubringenden finanziellen Mittel gesichert sind; dies unter der Voraussetzung, dass die Baubewilligung der Stoosbahnen AG für das Parkhaus rechtskräftig ist. Die Stoosbahnen AG hat dem Kanton Schwyz nach der Zustimmung des Kantonsrats zum beantragten Verpflichtungskredit und vor Baubeginn einen Kostenanteil von pauschal Fr. 400 000.-- als Anzahlung gegen entsprechende Rechnung innert 30 Tagen zu überweisen sowie für die restlichen Fr. 460 000.-- eine Bankgarantie (Solidarbürgschaft) einer erstklassigen Bank zu übergeben. Die Restzahlung von Fr. 460 000.-- wird nach erfolgter Abnahme des Strassenbauprojekts gegen entsprechende Rechnung innert 30 Tagen fällig. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 1296 vom 16. Dezember 2014 die Vereinbarung mit der Stoosbahnen AG genehmigt.

5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Fahrbahnfläche (inklusive Gehweg und Bushaltestellen) um circa 1000 m² oder rund 50% zunehmen. Der besagte Strassenabschnitt liegt auf einer durchschnittlichen Höhe von circa 563 m. ü.M. Zusätzlich ist eine neue Strassenentwässerung vorhanden, deren Leitungen jährlich gespült und die Schächte ausgepumpt werden müssen. Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den betrieblichen Unterhalt, inklusive Winterdienst, um jährlich rund Fr. 10 000.-- (Richtpreis Fr. 10.--/m² pro Jahr).

Der bauliche Unterhalt für die neue Anlage wird jährlich rund 1.5% des Anlagewerts, also rund Fr. 57 000.--, ausmachen.

6. Verfahren und Termine

Die Genehmigung des Bauprojekts durch den Regierungsrat und die Zustimmung des Kantonsrats des Kantons Schwyz zum Verpflichtungskredit bilden eine der Voraussetzungen für die Bewilligung des Parkhaus-Baugesuchs der Stoosbahnen AG. Umgekehrt wird die Verschiebung der Kantonsstrasse zum heutigen Zeitpunkt nur aufgrund des Parkhausprojekts durchgeführt. Die Bauarbeiten beider Projekte werden zusammen koordiniert und aufeinander abgestimmt.

Nach Verabschiedung des vorliegenden Verpflichtungskredits durch den Kantonsrat und Vorliegen der Baubewilligung für das Parkhaus der Stoosbahnen AG kann mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im Herbst 2015 zu beginnen und diese bis Ende 2016 abzuschliessen. Je nach Witterung ist es möglich, dass der Einbau des Deckbelags erst im Frühling 2017 erfolgen kann.

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 (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 4.27 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Kreditbeschluss gilt als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

7.2 Referendum

Gemäss § 53 Abs. 3 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100), entscheidet der Kantonsrat über neue einmalige Ausgaben bis 5 Mio. Franken und neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis Fr. 500 000.-- abschliessend.

Der vorliegende Beschluss hat Ausgaben im Betrag von 4.27 Mio. Franken zum Gegenstand und unterliegt somit nicht dem 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:

Andreas Barraud, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber