

Beschluss Nr. 572/2016

Schwyz, 21. Juni 2016 / ah

392 / Ausbau Wägitalerstrasse, Abschnitt Rötetäli, Vorderthal, km 5.100 – km 5.600

Bericht und Vorlage an den Kantonsrat

1. Übersicht

Nach der Projektgenehmigung und der Genehmigung des Rodungsgesuchs durch den Regierungsrat (RRB Nr. 427 vom 18. Mai 2016) wurde das Projekt Ausbau Wägitalerstrasse, Abschnitt Rötetäli, Vorderthal, soweit geregelt, dass dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung von 8.5 Mio. Franken beantragt werden kann. Nach der Erteilung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist das Ausführungsprojekt auszuarbeiten, damit im Frühjahr 2017 mit dem Ausbau der Wägitalerstrasse begonnen werden kann.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die beiliegende Vorlage anzunehmen.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Die Bestrebungen um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse sowie der Werterhaltung der Strassenanlage blicken auf eine lange Geschichte zurück.

Die heutige Strassenführung der Hauptstrasse Nr. 392 ist weitgehend den topografischen Gegebenheiten angepasst und weist teilweise rasche Kurvenabfolgen mit kleinen Kurvenradien und ungenügenden Sichtverhältnissen und Strassenbreiten auf. Das Gelände um die Strassenanlage ist an verschiedenen Stellen instabil und stellt eine latente Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar. Verschiedene Sturz- und Rutschereignisse in den vergangenen Jahren und eine zunehmende Unfallhäufigkeit werfen Fragen zur Verkehrssicherheit der Strasse auf. Durch die Zunahme der Mobilität (Freizeitverkehr) im Allgemeinen und der Siedlungs- und Tourismusentwicklung im Raum Wägital – Sihlsee wird die Bedeutung der Strasse künftig noch weiter zunehmen.

Der Kanton Schwyz beabsichtigt mit dem vorliegenden Projekt die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Werterhaltung der Strassenanlage. Entsprechend basiert der abschnittsweise Aus-

bau auf Gründen der Verkehrssicherheit (Sicherstellung Befahrbarkeit, Sichtverhältnisse, homogene Linienführung) und ist nicht primär die Folge einer höheren nachgefragten Leistungsfähigkeit. Für den Langsamverkehr (leichter Zweiradverkehr, Fussgänger) werden keine zusätzlichen Ergänzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Das heisst, dass das übergeordnete Verkehrskonzept der gesamten Hauptstrasse Nr. 392 vom Ortsende Siebnen bis hin zur Verzweigung Satteleggstrasse im Vorderthal beibehalten wird.

2.2 Umfeld des Projekts

Die Hauptstrasse Nr. 392 verbindet die Ortschaften Siebnen und Vorderthal. In der Machbarkeitsstudie, die im Frühjahr 2008 erarbeitet wurde, sind weitere Projekte vorgesehen. Im Oktober 2008 wurde ergänzend zur Machbarkeitsstudie ein Umsetzungskonzept mit Etappierung erstellt. Im Mai 2013 hat der Kantonsrat für die erste Ausbauetappe ein Verpflichtungskredit von 9.35 Mio. Franken für den Abschnitt Flübödeli genehmigt. Dieser Abschnitt wurde nach rund zweijähriger Bauzeit im Jahre 2015 fertig erstellt. Neben dem vorliegenden Abschnitt sind noch die Abschnitte „Gfell“ und „Hackruten“ als weitere Ausbauetappen vorgesehen.

2.3 Projektgenehmigung

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. Das Bauprojekt für den Ausbau der Wägitalerstrasse, Abschnitt Rötetäli (Hauptstrasse Nr. 392), km 5.100 bis km 5.600, wurde während 20 Tagen auf der Kanzlei der Gemeinde Vorderthal öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 47 vom 20. November 2015. Innert Frist ging gegen das Bauvorhaben keine Einsprache ein.

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2015 stimmte der Gemeinderat Vorderthal dem Gesamtprojekt uneingeschränkt zu.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 427 vom 18. Mai 2016 das Projekt, Ausbau der Wägitalerstrasse, Abschnitt Rötetäli (Hauptstrasse Nr. 392), genehmigt.

Das Amt für Wald und Naturgefahren beurteilte in seiner Stellungnahme vom 4. April 2016 das Vorhaben aus forstlicher Sicht ebenfalls als bewilligungsfähig. Da sämtliche gesetzliche Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung zur Rodung erfüllt sind und das Amt für Wald und Naturgefahren aus forstlicher Sicht ebenfalls keine Einwendungen erhebt, wird diese gemäss aufgelegtem Rodungsgesuch vom 20. November 2015 erteilt (RRB Nr. 427/2016).

3. Heutiger Zustand / Ausgangslage

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Hauptstrasse Nr. 392 ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und gleichzeitig die Verbindungsstrasse zwischen Siebnen und Vorderthal. Regional verbindend wirkt sie zudem durch die Anbindung an die Satteleggstrasse zwischen der Region Einsiedeln und dem Wägital. Aus verkehrsplanerischer Sicht nimmt der vorliegende Strassenzug Siebnen – Vorderthal eine örtlich sowie regional verbindende Funktion wahr. Zudem dient sie dem öffentlichen Verkehr durch die Postautoverbindung zwischen Siebnen und dem Innerthal.

3.2 Verkehrliche Belastung

Nach den aktuellen Verkehrszählungen (DTV 2014) weist die Wägitalerstrasse im Projektabschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 3000 Fahrzeugen aus. Nach dem kantonalen Verkehrsmodell 2035 wird der Verkehr im Projektabschnitt auf 3300 Fahrzeugen prognostiziert.

3.3 Situation Langsamverkehr

Die Strecke Siebnen – Vorderthal – Innerthal, bzw. Siebnen – Sattellegg – Einsiedeln ist zwar eine beliebte Strecke für Radfahrer, jedoch nicht Bestandteil des Schweizerischen Radroutennetzes und zeigt nur ein geringes Aufkommen an Fussgängern.

3.4 Verkehrssicherheit

Auf der gesamten Wägitalerstrasse wechseln sich mit Blick auf den Strassenquerschnitt gut ausgebauten Abschnitte mit solchen ab, welche die entsprechenden Nutzungsanforderungen nicht erfüllen. So kann die bestehende Anlage einen Grundbegegnungsfall Lastwagen – Lastwagen nicht durchwegs abdecken. Im Weiteren weisen die vorhandenen Sichtweiten der bestehenden Anlage markante Defizite auf.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Auf der Strassenanlage verkehrt die Post-Buslinie Uznach – Tuggen – Wangen – Siebnen – Innerthal. Die Linienbusse verkehren in der Regel im Stundentakt. Im Bereich des Projektperimeters befindet sich die Bushaltestelle Einschnitt.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Bauprojekts

Die zukünftige Nutzung der Strassenanlage entspricht derjenigen der heutigen. In diesem Sinne ergibt sich kein eigentlicher Strassenausbau. Die Baumassnahmen verfolgen die verkehrstechnische Homogenisierung des vorliegenden Strassenabschnitts. Im Weiteren werden die Sicherheitsansprüche des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Haltestellenbereich, verbessert. Mit Blick auf die Werterhaltung werden bauliche Anpassungen an der bestehenden Linienführung, die Verbreiterung des Strassenquerschnitts für ein durchgängiges Kreuzen von LKW's sowie die teilweise Sicherstellung der erforderlichen Sichtweiten vorgesehen. Durch die strassenbautechnischen Massnahmen resultieren neue Stützbauwerke, bei welchen es die geologischen und geotechnischen Massnahmen zu berücksichtigen gilt.

4.2 Strassenbau

Die horizontale Linienführung wird soweit angepasst, dass die Anforderungen einer normkonformen Homogenität, wie Geschwindigkeitsdifferenzen, Sichtweiten, Erkennbarkeit, Verkehrsfluss und Komfort, entsprechen. Kurvenverbreiterungen werden bis auf die Ausnahme beim Kurvenradius von 65 m keine berücksichtigt.

Die vertikale Linienführung wird nur marginal gegenüber der bestehenden Linienführung optimiert.

Die Sichtbermen für die Sichtweiten in den Kurven werden aus Kosteneinsparungen nur teilweise an den Normanforderungen angepasst. Hingegen werden die Sichtverhältnisse bei der Einmündung Schwendistrasse nach Norm ausgeführt.

Entlang der bergseitigen Stützmauern werden zum Schutz der Ankerköpfe sowie zur Bankettausgestaltung Randsteine versetzt. Ebenfalls werden die Bereiche der Bushaltestelle Einschnitt mit Randsteinen ausgestaltet.

Bei der Strassenoberflächengestaltung wird auf eine Markierung der Mittellinie verzichtet, jedoch beidseitig eine Randlinie markiert.

4.3 Stützbauwerke

Im Ausbauabschnitt wird die erforderliche konstruktive Stabilisierung der talseitigen Böschung, infolge der Querschnittsverbreiterung, mittels fundierter Winkelstützkonstruktionen sichergestellt. Dabei werden die Stützmauerfundamente talseitig auf Kleinbohr-, bzw. Micropfählen tiefenfundiert und rückverankert.

Bergseitig werden bei Hanganschnitten ebenfalls Stützkonstruktionen benötigt. In einer ersten Phase wird beim Abtrag des Hanganschnitts im Pilgerschrittverfahren, dieser mit einer temporären Böschungssicherung (Nagelwand) gesichert. In der zweiten Phase werden die eigentlichen Stützmauerkonstruktionen vor den erstellten Böschungssicherungen hochgezogen und ins Erdreich verankert.

4.4 Fahrzeugrückhaltesystem Leitelemente

Im gesamten Ausbauabschnitt werden talseitig auf den Stützkonstruktionen und den Streifenfundamenten Fahrzeugrückhaltesysteme ausgeführt. In den Kurvenbereichen wird für den Zweirad- und Motorradverkehr ein Unterfahrschutz montiert.

4.5 Entwässerungskonzept

Gemäss der BAFU-Richtlinie ist keine Reinigung des anfallenden Strassenabwassers erforderlich. Somit erfolgt die Strassenentwässerung konventionell über Schlammsammler, welche das anfallende Oberflächenwasser anschliessend der Sammelleitung übergeben. Das gesammelte Oberflächenwasser wird mittels Holzkastentreppen der Wägitaler Aa zugeführt. Der Planungsentwässerung sowie der Hang- und Schichtwasserableitung kommt mit Blick auf die Hangstabilität eine zentrale Bedeutung zu. Diese wird mittels quasi durchwegs in Richtung Tal angeordnetem, einseitigem Quergefälle und Sickerleitungen bewerkstelligt.

4.6 Lärmsanierungsprojekt

Innerhalb des projektierten Bauabschnitts wurde die Lärmsituation anhand des Leitfadens des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) geprüft. Mit dem Berechnungsmodell STL-86+ für Strassenlärm wurde der Endzustand für den Beurteilungspegel 2035 geprüft, wobei ein Schwerverkehrsanteil von 10% berücksichtigt wurde. Dabei zeigte sich, dass die entsprechenden Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (Empfindlichkeitsstufe III, zulässige Immissionsgrenzwerte: Tag 65 dB, Nacht 55 dB) bei allen Liegenschaften eingehalten sind.

4.7 Werkleitungen / Beleuchtung

Im Projektperimeter befinden sich derzeit keinerlei Werkleitungen im Strassenkörper der Wägitalerstrasse. Im Rahmen des Ausführungsprojekts werden die verschiedenen Werke nochmals über den geplanten Ausbau orientiert, um allfällige Werkleitungen innerhalb der Realisierungsphase umzusetzen. Im vorliegenden Abschnitt ist keine Beleuchtung der Strassenanlage vorgesehen.

4.8 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Der Baubeginn ist für das Jahr 2017 geplant, wobei vorgesehen ist, nur jeweils im Sommerhalbjahr Bauarbeiten auszuführen. Mit einer geplanten Bauzeit von zwei Jahren wird das Bauwerk im Spätherbst 2019 in Betrieb sein. Der Deckbelag wird, je nach Witterung, zu einem späteren Zeitpunkt 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 April 2015 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr.	6 605 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr.	175 000.--
C) Dienstleistungen	Fr.	<u>945 000.--</u>
Total Baukosten	Fr.	7 725 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	40 000.--
+ Offene Reserven (circa 10%)	Fr.	<u>735 000.--</u>
Total Kosten, inklusive 8% MWST, brutto	Fr.	<u>8 500 000.--</u>

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 und lassen sich mit ähnlich 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.

5.2 Landerwerb

Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Bei sämtlichen betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern liegen bereits unterzeichnete Landerwerbsverträge 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

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

5.4 Folgekosten

Nach dem Strassenausbau wird die Strasseninfrastrukturfläche um circa 400 m² zunehmen. Daraus resultiert ein jährlicher Mehraufwand beim betrieblichen Unterhalt von rund Fr. 4800.--.

6. Verfahrensstand

Nach Erteilung der vorliegenden Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat und dem unbenutzten Ablauf der Referendumsfrist kann mit den Bauarbeiten begonnen werden.

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 (GO-KR, SRSZ 142.110) 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 brutto 8.5 Mio. Franken. Die Ausgabenbremse kommt deshalb zur Anwendung. Der Beschluss gilt als angenommen, wenn 60 Mitglieder zustimmen.

7.2 Referendum

Gemäss § 34 Abs. 2 der Kantonsverfassung vom 24. November 2010 (KV, SRSZ 100.100) unterstehen dem obligatorischen oder fakultativen Referendum:

- 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.--.

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 Kantonsrates.

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