

Beschluss Nr. 532/2024

Schwyz, 2. Juli 2024 / ju

Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse Nr. 8 zwischen Lustnau und Biberegg, Sattel/Rothenthurm

Ausgabenbewilligung

1. Übersicht

Die Hauptstrasse Nr. 8 (H8) ist die einzige leistungsfähige Strassenverkehrsverbindung zwischen Inner- und Ausserschwyz, daneben verbindet sie auch die beiden Nationalstrassen A4 (Anschluss Schwyz) und A3 (Anschluss Schindellegi). Auf dem Abschnitt zwischen Lustnau und Biberegg in den Gemeinden Sattel und Rothenthurm weist die in die Jahre gekommene Strasse bauliche Schäden, eine ungenügende Verkehrssicherheit bei den Knoten und bei der Fussgängerführung, nicht behindertengerechte Bushaltestellen und eine nicht mehr zeitgemässe Veloführung auf, weshalb sie entsprechend saniert und ausgebaut werden soll. Der Projektperimeter umfasst eine effektive Baulänge von ca. 2220 Metern.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind daher durchgehende Velostreifen sowie in Biberegg ein Trottoir und beidseitige Bushaltebuchten geplant. Baulich werden der Belag, die Entwässerung und die Stützmauer Rohr/Underi instand gesetzt. Im Abschnitt entlang der Steineräa muss für die Fahrbahnverbreiterung talseitig eine Stützmauer erstellt werden. Schliesslich leitet ein auf der Bergseite angebrachter, neuer Wildtierzaun das Wild sicher über den Tunnel der Schweizerischen Südostbahn (SOB).

Für die Sanierung und den Ausbau der H8 zwischen Lustnau und Biberegg beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Ausgabenbewilligung von 22.965 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Basis des Projekts

Der Projektperimeter auf der Hauptstrasse Nr. 8 umfasst eine effektive Baulänge von ca. 2220 Meter. Er beginnt bei der Brücke Underistrasse in der Gemeinde Sattel und endet kurz

vor dem Ortseingang Rothenthurm. Innerhalb dieses Abschnitts weist die Strasse teilweise drei Fahrspuren auf, eine Richtung Sattel/Schwyz und zwei in Richtung Rothenthurm/Biberbrugg. Auf dieser Letzteren fehlt dagegen grösstenteils ein Velostreifen. Auch in unterhaltstechnischer Hinsicht besteht bei der Strassenanlage Handlungsbedarf.

2.2 Umfeld des Projekts

Die SOB hat im 2022 die Haltestelle Biberegg behindertengerecht ausgebaut. Mit den geplanten Strassenarbeiten sollen die bestehenden Stützmauern entlang dem Bahntrasse und der Strasse saniert werden. Die Wuhrkorporation Steinerää beabsichtigt, die Steinerää von Biberegg bis zum Parkplatz der Gondelbahn Sattel - Mostelberg instand zu stellen. Das vorliegende Strassenbauprojekt liegt zum Teil im Bereich des regionalen Wildtierkorridors 116 Sattel – Rothenthurm und im Gewässerschutzbereich A_u.

2.3 Projektgenehmigung

Gemäss § 16 des Strassengesetzes vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110) 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 Lustnau-Biberegg, Sattel/Rothenthurm sowie das Rodungsgesuch wurden während 20 Tagen bei der Gemeinde Sattel und Rothenthurm öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im Amtsblatt Nr. 44 vom 3. November 2023. Alle Einsprachen wurden im Rahmen der Einspracheverhandlungen zurückgezogen. Mit Schreiben vom 15. November 2023 stimmte der Gemeinderat Rothenthurm dem Bauprojekt grundsätzlich zu. Die Gemeinde Sattel verzichtete auf eine Stellungnahme.

Nachdem der Regierungsrat das Projekt «Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse Nr. 8, Lustnau – Biberegg, Sattel/Rothenthurm» mit RRB Nr. 512 vom 25. Juni 2024 genehmigt und die erforderliche Rodungsbewilligung erteilt hat sowie die notwendigen Landerwerbsverträge unterzeichnet sind, kann dem Kantonsrat Bericht und Vorlage für eine Ausgabenbewilligung über 22.965 Mio. Franken beantragt werden. Nach Genehmigung der Ausgabenbewilligung durch den Kantonsrat ist vorbehältlich eines Referendums geplant, mit dem Strassenausbau im Sommer 2025 zu beginnen. Nach einer Bauzeit von insgesamt rund dreieinhalb Jahren kann die sanierte Strasse voraussichtlich anfangs 2029 dem Verkehr übergeben werden.

3. Heutiger Zustand

3.1 Bedeutung der Strasse

Die Kantonsstrasse Nr. 8 zählt zu den Hauptstrassen des Kantons Schwyz. Sie verbindet den Anschluss A4 in Seewen (Anschluss Schwyz) mit dem Anschluss A3 in Pfäffikon (Anschluss Schindellegi). Der Projektabschnitt liegt zwischen den Gemeinden Sattel und Rothenthurm und führt von der Brücke Unterstrasse bis zum Ortseingang Rothenthurm. Die Strasse dient neben dem motorisierten Individualverkehr auch dem öffentlichen Verkehr sowie dem Schwer- und Langsamverkehr. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Schweizerischen Radroutennetzes. Trotzdem zeigt die Teilstrecke ein hohes Aufkommen an leichtem Zweiradverkehr (Velofahrer).

3.2 Verkehrliche Belastung

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2016) auf dem Projektabschnitt beträgt rund 10 900 Fahrzeuge/Tag. Für das Jahr 2040 werden ca. 13 700 Fahrzeuge/Tag prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 4 % und 8 %. Der Veloverkehr liegt bei ca. 150 Fahrrädern pro Tag.

3.3 Baulicher Zustand der Anlage

Die Hauptstrasse Nr. 8 von Lustnau bis Rothenthurm wurde in den 1970-er Jahren ausgebaut. Der Belag hat altersbedingt sein Lebensende erreicht und eine Belagserneuerung ist unumgänglich. Die Strassenentwässerung weist unterschiedliche Zustände auf. Teilweise ist sie vollständig defekt und muss ersetzt werden. Andere Teilstränge können saniert werden. Bei den Kunstbauten Rohr/Underi haben die Anker ihre maximale Lebensdauer erreicht und erfüllen die heutigen Normenanforderungen nicht mehr. Die Natursteinmauern haben im Laufe der Jahre unter Witterungseinflüssen gelitten. Grundsätzlich ist ihr Zustand jedoch ausreichend, sodass eine Ertüchtigung bzw. Instandsetzung für den Weiterbestand genügt.

3.4 Ausnahmetransportroute

Die Teilstrecke «Lustnau – Biberegg – Rothenthurm» (km 13.500 – km 15.720) ist nicht Bestandteil einer Ausnahmetransportroute.

3.5 Situation Langsamverkehr

Der Veloverkehr Richtung Rothenthurm wird im Mischverkehr ohne Velostreifen geführt. In Richtung Schwyz ist ein 1.25 m breiter Velostreifen vorhanden. Für Fussgänger ist auf der rechten Fahrbahnseite ab der Überführung Biberegg Richtung Rothenthurm ein schmaler Gehweg markiert.

3.6 Verkehrssicherheit

Laut Unfallstatistik haben sich im Projektperimeter nur wenige Verkehrsunfälle ereignet. Es handelte sich um Auffahr-, Überhol- oder Schleuder-/Selbstunfälle. Es sind keine eigentlichen Unfallschwerpunkte registriert.

Der Ausbaustandard im Projektabschnitt entspricht demjenigen der gesamten Hauptstrasse Nr. 8. Die Strassenfahrbahn besteht grundsätzlich aus richtungsgetretenen Fahrspuren. Im Steigungsbereich vor der Überführung Biberegg wird die Strasse zweispurig geführt, damit langsame Verkehrsteilnehmer überholt werden können. Auf der Ebene Biberegg – Rothenthurm befinden sich in Fahrtrichtung Schwyz zwei Linksabbiegerspuren. Die erste ist die Zufahrt Müsli und dient insbesondere dem dortigen Restaurant Biberegg. Die zweite befindet sich bei der Überführung Biberegg und erschliesst das Gebiet um den Skilift Biberegg Neusell und einzelne Wohnbauten.

Infolge des zunehmenden Verkehrs hat sich die Sicherheit für den Langsamverkehr über die Jahre hinweg verschlechtert. Die heutigen sicherheitstechnischen Anforderungen werden nicht mehr erfüllt, eine Verbesserung ist angezeigt. Vor allem der fehlende Velostreifen in Richtung Rothenthurm sowie die zu schmalen Velostreifen in Richtung Schwyz sind für den Velofahrer sehr kritisch und stellen ein Sicherheitsdefizit dar.

Der ca. 1 m schmale Gehweg auf der rechten Strassenseite von der Überführung Biberegg Richtung Rothenthurm ist verkehrssicherheitstechnisch ungenügend. Die Fahrbahnhaltestelle für den Bus bei der Überführung Biberegg in Fahrtrichtung Rothenthurm ist nicht behindertengerecht. Haltende Busse schränken die Sicht für einmündende Fahrzeuge aus Biberegg ein, was ein Sicherheitsrisiko darstellt. In entgegengesetzter Richtung fehlt nach Konzept des öffentlichen Verkehrs eine Bushaltestelle.

Parallel zur gesamten Strecke verläuft die Bahnlinie der SOB. Die Strasse ist durch Zäune, Fahrzeugrückhaltesysteme und Stützmauern von der Bahnlinie getrennt.

Der Knoten Biberegg weist wegen eines hohen Anteils landwirtschaftlicher Fahrzeuge ein Sicherheitsdefizit auf. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse sowie der bergwärts führende Spurabbau vor dem Knoten führt zu sehr kurzen Zeitlücken, um in die Normalspur einzumünden. Weiter wird die Sperrfläche des Doppelspurabbaus oftmals und verbotenerweise überfahren. Zusätzlich müssen vom Knoten auf die Hauptstrasse Nr. 8 ausfahrende Fahrzeuglenker in Richtung Schwyz schleifend in die Kantonsstrasse einspuren, während sie die von Rothenthurm herkommenden und zum Teil einmündungswilligen Verkehrsteilnehmer auf der Linksabbiegespur beachten müssen.

Beim Restaurant Biberegg sind schliesslich die Sichtweiten bei der Ausfahrt des Parkplatzes bei belegten Parkplätzen nicht gegeben. Auch dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle Biberegg befindet sich bei km 15.120. Dies jedoch nur in Fahrtrichtung Rothenthurm, während in Fahrtrichtung Schwyz keine Haltemöglichkeit besteht. Die Haltestelle Biberegg wird von der Buslinie 60.507 (Schwyz, Zentrum – Schindellegi, Chaltenboden) der Auto AG Schwyz (AAGS) bedient. Diese Buslinie verkehrt täglich im Stundentakt, mit einzelnen Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit.

In einem Umkreis von 300 Metern um die Bushaltestelle sind insgesamt 153 Personen gemeldet (120 Einwohner und 33 Arbeitsplätze). Die Haltestelle dient ausserdem als Zugang zum Skilift Neusell, dem Wandergebiet Mädern sowie der Markthalle Rothenthurm. Die nächste Haltestelle in Richtung Rothenthurm befindet sich 1.1 km entfernt (Rothenthurm, Schoosstrasse), in Richtung Schwyz ist die nächste Haltestelle 3.1 km entfernt (Sattel, Krone).

Zusätzlich befindet sich bei der Überführung Biberegg die SOB-Haltestelle Biberegg.

3.8 Lärmschutz

Der vorliegende Abschnitt wurde gemäss der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) als bestehende Anlage beurteilt und saniert. Die Lärmsanierungsprojekte sind rechtskräftig und die Massnahmen befinden sich in der Realisierung oder sind bereits abgeschlossen. Aus Sicht des Lärmschutzes gilt das Projekt nicht als wesentliche Änderung, daher ist keine lärmtechnische Beurteilung notwendig.

3.9 Landschaft und Natur

Innerhalb des Projektperimeters befinden sich abgesehen vom Wildtierkorridor SZ09 keine Natur- oder Landschaftsschutzzonen von nationaler, kantonaler oder kommunaler Bedeutung. Auch gibt es keine (förmlich) ausgewiesenen Lebensräume für Amphibien oder Reptilien.

3.10 Naturgefahren

Im Bereich Lustnau besteht lokal eine geringe Gefährdung durch Hochwasser und Murgang sowie zur Steineraa eine mittlere Gefährdung durch Rutschungen/Hangmuren.

3.11 Kunstbauten

Die Einmündung der Uderstrasse in die Hauptstrasse Nr. 8 wurde talseitig mit den Widerlagern der Brücke Rohr und der rückverankerten Stützmauer Ror/Uderi gesichert. Die Stützmauer wurde als Winkelstützmauer konzipiert, die auf sechs Stahlbetonjochkonstruktionen in einem Abstand von zehn Metern fundiert ist. Diese Jochkonstruktionen sind im Felsen rückverankert. Eine Kontrolle der Anker ist nicht möglich, da alle Ankernischen und somit die Ankerköpfe zubetoniert

wurden. Erfahrungsgemäss haben sie ihre Lebensdauer erreicht und entsprechen nicht mehr den Normen.

Die Bruchsteinmauern zur SOB-Linie sind ebenfalls sanierungsbedürftig.

4. Projektbeschreibung

4.1 Konzept des Projekts

Mit RRB Nr. 945 vom 13. Oktober 2015 hat der Regierungsrat das kantonale Radroutenkonzept genehmigt. Dessen Umsetzung löst im Strassenabschnitt Lustnau bis Rothenthurm einen erheblichen Ausbaubedarf aus, zusätzlich wurden bislang lediglich die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen. Überdies verlangt das neue Kantonale Gesetz über Velowege vom 25. Oktober 2023 (KVWG, SRSZ 444.100) in § 1 Abs. 2 ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz.

Der Kanton erhöht mit diesem Projekt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere diejenige der Velofahrer. Das Projekt wertet die Strasseninfrastruktur massvoll mit Rücksicht auf die Umwelt auf.

Die signalisierte Geschwindigkeit von 80 km/h wird beibehalten.

4.2 Baulicher Beschrieb

4.2.1 Ausbau

Die bestehende horizontale Linienführung der Kantonsstrasse wird weitgehend übernommen. Es wird lediglich die Abfolge der geometrischen Strassenelemente optimiert und verbessert. Mit dem Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht. Es werden sämtliche Knoten, der Doppelspurabbau Biberegg, die Abbiegebeziehungen und die Ein- und Ausfahrten in Kombination mit dem Velostreifen verbessert. Zusätzlich werden in Biberegg in beide Richtungen Bushaltebuchten erstellt. Baulich werden der Belag, die Strassenentwässerung und die Kunstbauten entlang der Strasse ausgebaut respektive saniert.

Auf dem gesamten Abschnitt wird die Langsamverkehrsführung verbessert, indem als Folge der Strassenverbreiterung neu eben beidseitig ein 1.25 m bis 1.5 m breiter Velostreifen angebracht werden kann. Damit verfügt die H8 inskünftig auch zwischen Sattel und Rothenthurm beidseitig über durchgehende Velostreifen. Zusätzlich wird zwischen der Überführung Biberegg und dem Restaurant Biberegg einseitig ein 2.00 m breites Trottoir realisiert.

4.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen und Bushaltebuchten werden gemäss den einschlägigen Richtlinien behindertengerecht erstellt. In Fahrtrichtung Rothenthurm wird der Haltestellentyp «Busbucht Gelenkbus mit Nase» inner- und ausserorts ausgeführt, in Fahrtrichtung Sattel/Schwyz der Haltestellentyp «Busbucht Gelenkbus mit Teilerhöhung – vordere zwei Türen hindernisfrei».

4.3 Kunstbauten

Für die Verbreiterung der Strasse (Velostreifen) braucht es zur Steineraa ab km 13.720 Richtung Rothenthurm eine Winkelstützmauer von 590 m Länge. Sie wird mit Mikropfählen in die Tiefe fundiert, sodass die Böschung zur Steineraa unbelastet bleibt.

Beim Stützbauwerk Underi ist eine Betoninstandsetzung vorgesehen und die Schadstellen werden saniert. Der Betonkordon gilt als Verschleissenteil und wird erneuert. Die bestehende Rippenkonstruktion wird verstärkt und mit Ankern zurückgebunden, um das langfristige Tragverhalten zu gewährleisten.

Als Ergebnis von Einspracheverhandlungen werden im Bereich km 14.790 bis km 14.890 und km 15.140 bis km 15.340 zwei Blocksteinmauern (statt einer Böschung) realisiert.

4.4 Naturgefahren

Im Bereich Lustnau besteht lokal eine geringe Gefährdung durch Hochwasser und Murgang. Da es sich um eine geringe und langjährige Gefährdung handelt, die bis anhin zu keinen grösseren Schäden geführt hat, werden im Projekt keine besonderen Massnahmen vorgesehen.

Bei der Böschung zur Steineräa besteht eine mittlere Gefährdung durch Rutschungen/Hangmuren. Um die Strasse und die Böschung zur Steineräa zu schützen, wird die neue Stützmauer mit Mikropfählen in die Tiefe fundiert. Die Böschung zur Steineräa ist somit nicht zusätzlich belastet und die Strasse gesichert.

4.5 Fahrzeugrückhaltesysteme Leitelemente

Auf Grund der vorliegenden Gefahrenstellen, Absturz zur Steineräa und Eintritt ins Lichtraumprofil der SOB, ist an diesen Stellen unter Berücksichtigung der gültigen Normen ein Fahrzeugrückhaltesystem geplant. Das zum Einsatz gelangende System hat die Aufenthaltsstufe H1 zu erfüllen.

4.6 Entwässerungskonzept

Die Strassenentwässerung verbleibt konventionell gemäss dem Konzept «sammeln und ableiten» respektive «sammeln, versickern, retendieren». Einerseits wird das Strassenabwasser über längs verlaufende Halbschalen am Strassenrand gefasst und den Strassensammlern zugeführt. Andererseits wird das Strassenwasser wo möglich über die Schulter geleitet, versickert respektive retendiert.

Das von den Strassensammlern gesammelte Wasser wird über die bestehenden Durchlässe der Steineräa zugeführt. Hierzu sind die Strassensammler mit entsprechenden Filtersäcken ausgerüstet, sie sollen mitunter der ökologischen Verbesserung dienen.

Die bestehenden Schachteinbauten und Rohrleitungen werden in Abhängigkeit des Zustandes erneuert oder wo möglich von innen her (Inlining, Quick Lock-Verfahren) saniert.

Ab km 14.530 befindet sich auf der Seite der SOB-Linie ein Entwässerungsgraben entlang des Fahrbahnrandes. In diesem Abschnitt bis zum Ausbauende Richtung Rothenthurm wird das Oberflächenwasser von der Strassenanlage und den SOB-Gleisen gesammelt, versickert respektive retendiert und teilweise abgeleitet.

4.7 Wild

Das Wild wird im Bereich des Wildtierkorridors mit einem Zaun über den Tunnel der SOB geleitet, sodass der Wildtierwechsel entsprechend gesichert stattfinden kann.

4.8 Umwelt

Die Linienführung der Hauptstrasse bleibt durch die vorliegende Sanierung mit dem Ausbau von Velostreifen unverändert. Das Vorhaben führt zu keiner Umverteilung des Verkehrs und somit

auch nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Entsprechend wird das projektierte Vorhaben weder als wesentlicher Umbau noch als eine wesentliche Erweiterung oder Betriebsänderung eingestuft.

Innerhalb des Projektperimeters ist sodann kein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS) vorhanden.

4.9 Aufwertungsmassnahmen

Allfällig tangierte naturnahe Vegetation wird im Projekt mindestens im gleichen Umfang und vom selben ökologischen Wert, nach Möglichkeit gar durch ökologisch wertvollere Vegetation ersetzt und ausgedehnt. In diesem Sinn ist vorliegend die Anpflanzung von einheimischen und standortgerechten Sträuchern bei den neuen Stützmauern und die Sicherung der extensiven Nutzung auf den neu entstehenden Strassenböschungen vorgesehen.

4.10 Werkleitungen / Beleuchtung

Im Projektperimeter verlaufen einige bestehende Werkleitungen. Sämtliche Werkleitungsträger sind bereits über das Projekt informiert worden und haben ihre Bedürfnisse angemeldet. Im Rahmen der Realisierung wird mit den Werken die Detailplanung erfolgen.

Die Bushaltestellen Biberegg und der Fussgängerübergang mit Mittelinsel werden beleuchtet.

4.11 Bauprogramm / Bauablauf / Verkehrsführung

Im Bauprogramm ist eine Bauzeit von insgesamt bis zu 3.5 Jahren vorgesehen. Es sind mehrere Etappen geplant. Wenn immer möglich wird der Verkehr zweiseitig, ansonsten wechselseitig mit einer Lichtsignalanlage geführt. Die Velofahrer werden während der ganzen Bauzeit über die parallel verlaufende Veloroute auf der Lustnaustrasse (Sattel-Lustenau-Biberegg-Rothenthurm; Seen-Route) geleitet. Vorbehältlich eines Referendums ist geplant, im Sommer 2025 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

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 Januar 2023 (Genauigkeit $\pm 10\%$) ergibt sich folgender Kostenvoranschlag:

A) Bauhauptarbeiten	Fr. 17 890 000.--
B) Baunebenarbeiten	Fr. 915 000.--
C) Dienstleistungen	Fr. 1 905 000.--
Total Baukosten	Fr. 20 710 000.--
D) Landerwerb, Entschädigungen	Fr. 165 000.--
+ Offene Reserven (ca. 10 %)	Fr. 2 090 000.--
Total Kosten, inklusive 8.1 % MWST, brutto	Fr. 22 965 000.--

In den Bauhauptarbeiten sind neben den Richtkosten für den Neubau eines Kantonsstrassenabschnitts vor allem die Baugruben, Pfählungen und Beläge sowie der Ortbeton- und Erdbau die massgebenden Kostengrössen. 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.

5.2 Landerwerb

Für das Projekt werden insgesamt rund $13\,144\text{ m}^2$ Land beansprucht. Die Landerwerbsverhandlungen wurden durchgeführt. Bei sämtlichen betroffenen 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

5.3.1 Bundesbeiträge

Für das Vorhaben können neben den jährlichen Pauschalbeiträgen für die H8 keine weiteren, projektbezogenen Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Auch aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes gibt es keine Beiträge.

5.3.2 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 (§ 55 Abs. 1 StraG).

Gemäss Vereinbarung zwischen der SOB und dem Tiefbauamt übernimmt das Tiefbauamt die Federführung für die Sanierung der Mauern entlang der Kantonsstrasse. Die Bauherrschaft liegt jedoch bei der SOB. Vereinbart wurde, dass die Auftragsnehmer direkt mit der SOB abrechnen.

Weitere Beiträge Dritter können nicht geltend gemacht werden. Die Kosten für die Werkleitungen werden durch die jeweiligen Werkeigentümer direkt selbst getragen.

5.3.3 Kostenaufteilung

Die vorgesehenen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen mit Gesamtkosten von $22.965\text{ Mio. Franken}$ gehen vollumfänglich zulasten der Investitionsrechnung.

5.3.4 Abrechnung der Ausgabenbewilligung

Die Ausgabenbewilligung ist abzurechnen, sobald das Vorhaben abgeschlossen ist und die Beiträge Dritter im Wesentlichen eingegangen sind. Über das Ergebnis ist das Bewilligungsorgan zu informieren (§ 32 Abs. 2 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 20. November 2013 [FHG, SRSZ 144.110]).

Der Regierungsrat beschliesst über die Verwendung der durch den Kantonsrat bewilligten Ausgaben (§ 32 Abs. 1 FHG) und informiert diesen über die Abrechnung im Rahmen der Offenlegung des Verzeichnisses der pendenten Ausgabenbewilligungen im Jahresbericht (§ 38 Abs. 2 der Verordnung über den kantonalen Finanzhaushalt vom 9. Dezember 2015 [FHV, SRSZ 144.111]).

5.4 Folgekosten

Mit dem Bauprojekt «Hauptstrasse Nr. 8, Lustnau – Biberegg, Sattel/Rothenthurm» wird die Fahrbahnfläche, inklusive Trottoir, um ca. 4000 m² zunehmen. Zusätzlich ist neu eine Strassenentwässerung vorhanden, deren Leitungen jährlich gespült und die Schächte ausgepumpt werden müssen (weitere Punkte projektspezifisch, siehe Bemerkung). Die Mehrfläche erhöht die Kosten für den Betrieb, inklusive Winterdienst, um ca. Fr. 20 000.-- (Richtpreis Fr. 5.-- pro Quadratmeter). Gleichzeitig werden die jährlichen Unterhaltskosten der neuen Anlage in den ersten Jahren unter den heutigen Wert fallen.

5.5 Strassenbauprogramm und Aufgaben- und Finanzplan

Das Projekt ist im Strassenbauprogramm 2024–2038 (vgl. RRB Nr. 624/2023) enthalten. Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024–2027 berücksichtigt. Diese gehen zulasten der Investitionsrechnung (Ausbaukosten Hauptstrassen) und werden der Kostenstelle 282050 auf dem Konto 5010.325 belastet.

6. Auswirkungen

6.1 Personelle Auswirkungen

Das Projekt kann mit den vorhandenen personellen Ressourcen bewerkstelligt werden.

6.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen wurden im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens geprüft und das Projekt mit RRB Nr. 512 vom 25. Juni 2024 genehmigt. Die einschlägigen Umweltbestimmungen werden erfüllt.

6.3 Auswirkungen auf die Bezirke und Gemeinden

Mit dem Bau des Strassenprojekts wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Langsamverkehrsteilnehmer) auf dem Abschnitt erhöht.

7. Behandlung im Kantonsrat und Referendum

7.1 Zuständigkeiten

Gemäss § 28 Abs. 2 Bst. c FHG ist der Kantonsrat für die vorliegende Ausgabenbewilligung zuständig.

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.

7.2 Referendum

Gemäss §§ 34 Abs. 2 und 35 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 drei Viertel 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 Sattel; Gemeinderat Rothenthurm.
3. Zustellung elektronisch: Mitglieder des Regierungsrates; Staatsschreiber; Sekretariat des Kantonsrates; Finanzdepartement; Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber